
GAUDEO.

VIE,

LETTRES, VOYAGES,

MÉMOIRES ET OPUSCULES

D'ARISTIDE-AUBERT DU PETIT-THOUARS.

IMP. DE C.-F. PATRIS.

VIE,

LETTRES, VOYAGES,

MÉMOIRES ET OPUSCULES

D'ARISTIDE-AUBERT DU PETIT-THOUARS,

Capitaine de vaisseau, commandant le *Tonnant*, tué à la bataille d'Aboukir;

PRÉCÉDÉS

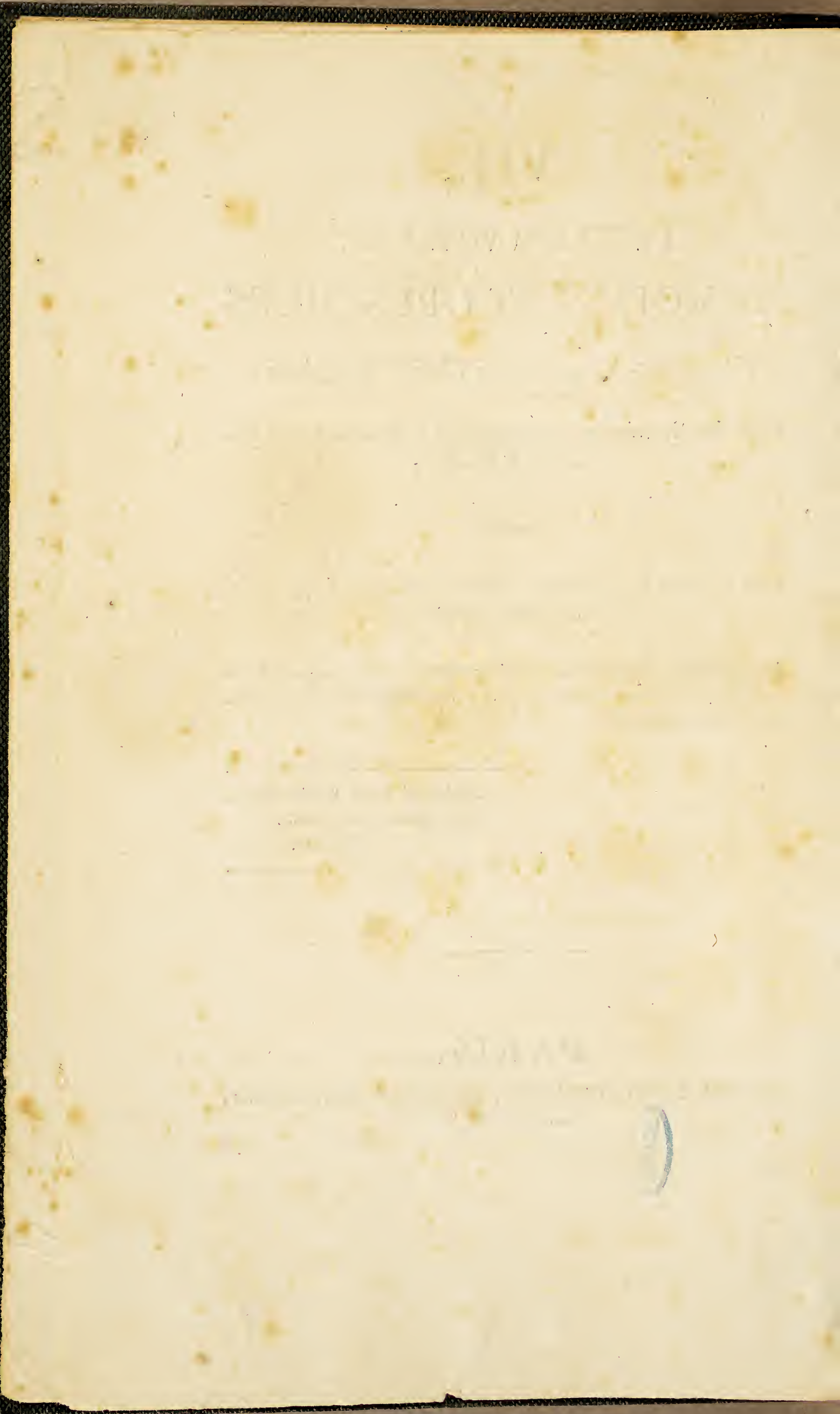
D'un précis de la guerre que la France a eue avec l'Angleterre, de 1778 à 1783;

Appuyé de Notes *biographiques* sur les principaux personnages cités, et *géographiques* sur les lieux les plus remarquables; on y a ajouté des plans et des gravures.

Multis ille bonis flebilis occidit,
Nulli flebilior quam mihi.
HORACE.

PARIS,

Chez MM. DENTU, DELAUNAY, PÉLICIER et PETIT, libraires, au Palais-Royal.



AVANT-PROPOS.

Je suis la sœur d'Aristide (1) Aubert du Petit-Thouars. Je n'ai pu conserver tous ses manuscrits; une personne qui craignoit qu'on n'y trouvât quelques observations qui pouvoient compromettre la famille, a cru malheureusement au temps de la terreur nous rendre un grand service en brûlant dans le château de Saumur, résidence de notre oncle (2),

(1) Son seul nom de baptême, qui fut le nom d'un martyr de notre foi, long-temps après avoir été celui d'un Athénien exilé pour avoir mérité le surnom de juste.

(2) Mort dans les prisons de Tours.

lieutenant de roi, commandant de la ville, du château et du pays saumurois, tout ce qui est tombé sous sa main.

Cependant ce qui en a échappé et ce qu'il a écrit depuis, me sembla si propre à l'étude du cœur humain et à l'instruction des jeunes gens qui se destinent à la marine, que je crois remplir un devoir dont les circonstances avoient constamment contrarié l'exécution jusqu'à ce jour, en offrant au public ces écrits, inspirés par le désir le plus constant d'être utile à ses semblables, et qui offrent le tableau d'une vie dont le renoncement à soi-même fut le principal caractère. En les lisant, on sentira peut-être que ce n'est que pour acquitter une dette sacrée que je les publie.

Cet ouvrage sera divisé en trois parties;

la première est un précis de la guerre qui a eu pour objet l'indépendance des colonies angloises en Amérique. J'en dois tous les matériaux à M. le chevalier de Lostanges; j'avois lu avec beaucoup d'intérêt le récit qu'il a donné au public du combat de la *Surveillante*, commandée par M. du Couédic, contre le *Quebec*, commandé par le capitaine Farmer. Je le priai de vouloir bien s'occuper d'assembler tous les faits, et de faire toutes les recherches d'après lesquelles il convenoit de rédiger ce précis. M. le chevalier Lostanges s'est prêté avec d'autant plus d'intérêt à faire ce que je désirois, qu'il avoit été ami d'Aristide, qu'il avoit fait ses premières armes avec lui sous M. du Couédic, et qu'il regrettoit que la mémoire d'un homme qui, comme on le verra, avoit dès son début dans la marine, donné de

si grandes espérances, fût entièrement ensevelie dans l'oubli.

La seconde partie sera la vie d'Aristide; mais avant de se livrer à ce genre de travail, on donnera une lettre assez longue qu'il a écrite à M. le commandeur d'Olomieu, l'ami et le protecteur de son enfance. Cette lettre, pour laquelle le précis étoit nécessaire, et toute relative à la guerre d'Amérique, fera connoître comment dans une extrême jeunesse il a jugé le talent et les manœuvres des généraux de mer qui se sont signalés à cette époque. Sa vie suivra, qui sera presque écrite par lui-même : on y remarquera un génie observateur qui ne l'abandonnoit jamais, ni dans les circonstances les plus périlleuses, ni dans les occupations les plus obligées, ni dans les délassements les plus frivoles. Ce

génie observateur n'avoit rien de sévère, il n'étudioit pas le cœur humain pour en médire : indulgent par caractère, à la différence des observateurs ordinaires, il plaignoit quand il ne pouvoit excuser; et où tant d'autres auroient trouvé des motifs pour haïr, il cherchoit encore quelques raisons pour aimer.

La troisième partie contiendra ceux de ses opuscules qui ne seront point entrés dans la composition de sa vie, opuscules qu'il écrivoit la plupart du temps pour se distraire, mais où l'on entrevoit une certaine tournure d'esprit qui a fait dire à l'auteur de son article, dans la biographie universelle, qu'il y avoit beaucoup de rapport entre sa manière de voir et de sentir, et celle de Sterne. Il auroit pu ajouter qu'il y en avoit aussi beaucoup entre la sombre et

sublime énergie d'Young et les traits d'éloquence qui lui sont échappés quand il a eu à déplorer les erreurs humaines, et les crimes et les sottises du siècle où il a vécu.

DISCOURS PRELIMINAIRE.

Ce n'est pas trop s'avancer que de promettre à tous ceux qui voudront bien s'intéresser à la science de la navigation, et s'appliquer à bien comprendre le récit des combats de mer, une satisfaction bien supérieure à leur peine. Je crois qu'il n'est pas hors de propos, avant d'aller plus loin, de citer un passage des ouvrages d'Aristide Du Petit-Thouars (1) sur cette science intéressante.

« Dans toutes les mers connues, il semble que ce soit vers la navigation que » la race humaine a fait le plus de progrès, et que les sauvages les plus reculés, » tellement inférieurs à nous sous tous les » suspects, peuvent sur ce seul point nous » donner des leçons dont notre vanité ne » doit nullement rougir.

(1) Voyez *Voyage à Niagara*, qui fait partie de cet ouvrage.

» Si depuis le pôle boréal ou l'Esqui-
» maux s'est presque rendu poisson en s'i-
» dentifiant avec sa pirogue, l'on descend
» d'abord aux sauvages de ce continent,
» à ceux qui, sur les rivières ont imaginé
» le long canoe de sapin pour remonter
» les rifles impétueux; aux Caraïbes qui
» parcouroient toutes les Antilles, et se
» jouoient au milieu des tempêtes en rele-
» vant leurs pirogues et leurs effets con-
» tenus dans des paniers impénétrables à
» l'eau; aux Brasiliens qui sur des simples
» logs passent à travers ces récifs qui bor-
» dent leur côte; si l'on jette ensuite la
» vue sur le fameux pros des îles Larrons,
» et sur tout le parti que les insulaires de
» la mer du Sud ont tiré du balancier et
» de la double piroguc; si l'on se rappelle
» la figure élégante des vaisseaux de guerre
» zélandois, et que l'on veuille retrouver
» les trirèmes dans les Moluques et les
» Philippines; l'on verra que la Provi-
» dence, dans les portions d'intelligence
» qu'elle a distribuées parmi tous les peu-

» ples de la terre, ne s'est rapprochée de
» l'égalité que dans l'art qui les met à
» même de franchir les intervalles qui les
» séparent, et que la boussole est le seul
» secret qui ait décidé des plus grands
» succès dans ce genre, à l'appui de ce que
» j'avance ». D'ailleurs il est avantageux pour toute profession et pour ceux qui s'y consacrent, que le public soit bon juge du mérite de ceux qui l'exercent, et que les parents le soient aussi des dispositions que leurs enfants peuvent y apporter, et l'on verra principalement si la partie de la marine militaire demande des héros, des génies, des hommes studieux. Nous ne dissimulerons pas les dangers, les fatigues de ce service qui ne peuvent en dégoûter ceux qui en ont la véritable vocation : l'héroïsme n'envisage tout cela que pour s'y livrer avec plus d'ardeur.

Il est de nul doute que les combats sur mer n'offrent plus de hasards que les combats de terre: sur l'élément liquide, on attaque à la fois les hommes, l'artillerie, le corps

du vaisseau qui les soutient sur les abîmes et le gigantesque appareil qui sert à les mouvoir ; on approche ses remparts mobiles de ceux de l'ennemi, on se met soi-même autant en prise à tous ces moyens destructifs, contre lesquels on est aussi frêle en tant de choses qui ne tiennent pas devant le terrible projectile qui a rendu le travers de nos vaisseaux cent fois plus redoutable que la proue des vaisseaux carthaginois et romains.

Ici les êtres sont comme doublés : un vaisseau est un être auquel on se sacrifie, qui a son histoire comme un homme; il ne dure pas vie d'homme, et cependant il vit quelquefois autant que lui dans la postérité, et l'on ne peut s'empêcher de le personnifier souvent dans les récits; il a ses qualités individuelles qu'il faut étudier, découvrir, modifier, mettre à profit, en s'identifiant pour ainsi dire avec lui.

La guerre par mer exalte plus le courage que la guerre par terre; les dangers s'y multiplient, y renaissent de toutes parts :

environné d'une onde amère, les pieds sur un volcan, l'homme, jusqu'au sein des eaux, se trouve souvent exposé à mourir de soif ou à périr par le feu : pour tout dire, ici l'homme ne voit qu'une planche entre lui et la mort, le temps et l'éternité. La magnanimité, la présence d'esprit, le coup d'œil, la science, y sont peut-être plus nécessaires que sur l'élément solide : sur terre on porte ses pas, on dirige son cheval, on roule en voiture sans beaucoup de combinaison; mais sur mer il faut tirer parti d'un moteur capricieux tel qu'il s'offre, moyennant les propriétés de son vaisseau. Un amiral doit mettre de l'ensemble entre des vaisseaux de marches différentes qui n'éprouvent quelquefois que la même aire de vent, et dont les capitaines ne tirent pas tous le même parti; il doit savoir quel ordre fortuit va se former sous le signal d'ordre de vitesse, et combien il doit compter sur ceux de tête; il doit décider s'il faut faire courir les plus grands dangers à son armée pour la conservation ou la conquête d'une

colonie, d'un convoi, ou pour porter un coup décisif à l'armée ennemie; enfin s'il faut risquer tous ses vaisseaux pour en sauver un seul, (combien de vaisseaux il en a coûté pour sauver le *Zélé*! (1) Certes, dans la guerre maritime il faut que le génie domine une plus grande complication, qu'il s'empare d'un imprévu plus renaissant, plus divers, ou qu'il s'y soustraye.

Dans cette espèce de guerre, l'avantage le plus général à gagner par habileté, par diligence, ou qu'on tient de la position du point de départ, si ce n'est de l'inconstance du temps, c'est l'avantage du vent : avec cet avantage on choisit la partie foible et l'instant favorable pour tomber sur l'ennemi; tandis que lorsque c'est lui qui est au vent au lieu d'être sous le vent, on ne peut le joindre qu'en louvoyant; ce qui lui offre beaucoup de chances favorables pour s'échapper s'il est le plus foible. Il s'établit donc, surtout dans les parages des vents

---

(1) Combat du 12.

constants, où l'on peut espérer de conserver cette supériorité de position, une lutte pour gagner le vent l'un sur l'autre, et les armées sont presque toujours rangées dans une ligne *au plus près du vent*. Au contraire une armée rangée dans la ligne du vent, courant vent arrière, livreroit son arrière-garde aux entreprises d'un ennemi courant en travers, qui auroit le temps de porter des coups décisifs avant que les vaisseaux de tête affalés sous le vent, pussent prendre part au combat. Mais d'un autre côté, les vaisseaux dégréés de l'armée au vent tombent au milieu de celle de dessous le vent; et quelquefois, comme au combat d'Ouessant, les vaisseaux de la première sont obligés de fermer leur batterie basse.

Quoi qu'il en soit de ce contre-poids aux avantages d'avoir le vent, ce que nous avons à faire bien connoître, c'est cette allure *au plus près du vent*, vraie merveille de l'art nautique qui mène au but par le vent le plus contraire, en ne se servant que de cet agent rebelle. Cette adresse ingénieuse

doit être de beaucoup antérieure aux époques où Cicéron, Virgile, Pline disoient :

Navem in lævam à dextrâ, à sinistrâ in dextram detorquere. CICERON.

.... *Sinus nunc dextros, nunc sinistros.* VIRGIL.

Huc atque illuc decursu deflectere. PLIN.

.... *Obliquatque sinus in ventum.* VIRGIL.

Trois de ces expressions signifient courir des bordées alternatives de droite et de gauche, en un mot louvoyer (lof-voyer, aller au lof) par le moyen que décrit la quatrième : mettre ses voiles dans l'obliquité la plus avantageuse avec le vent.

Les voiles reçoivent l'impulsion du vent, la transmettent par les mâts, par les écoutes et les amures, au corps du vaisseau qui refoule l'eau par ses œuvres vives ; d'où il suit que par l'équilibre entre l'impulsion du vent et la résistance de l'eau, le mouvement du vaisseau se conserve à peu près uniforme.

Dans l'allure au plus près, le vent rencontrant la voile de biais perd une partie de sa vitesse, et c'est précisément la vitesse

perdue qui se transforme en une *poussée perpendiculaire à la voile*, (cherchez sur la figure tous les mots qui sont ici en lettres italiques); car la parfaite indépendance des molécules de l'air les unes des autres rend toute obliquité impossible. Cette différence entre la direction première du moteur et la seule manière de trouver prise, est un *premier amendement* à une *direction opposée à la route voulue.*

Cependant le travers du vaisseau étant le *côté de la plus grande résistance*, et la *proue* celui de *la moindre résistance*, la direction de la *poussée perpendiculaire à la voile* ne peut être celle du *sillage;* car la plus grande résistance la jette sur la moindre, et corrigeant ainsi l'*écart de la poussée*, donne le *second amendement.* Or, de ces deux amendements résulte l'*angle avantageux de la route avec le vent*, dans lequel il ne *reste de l'écart de la poussée* que l'*angle de la dérive. L'angle avantageux*, *seul reste de la parfaite opposition du vent avec*

la route voulue, seroit d'autant plus avantageux, qu'il seroit plus aigu si, d'autre part, son aiguïté même ne faisoit pas un grand tort à la vitesse du sillage qu'elle anéantit même lorsqu'on l'outre. On dit alors : le vent refuse.

La vitesse se mesure par le loch, petit triangle qui se tient debout là où on le jette, qu'on laisse quelques moments derrière soi en lui filant à sa demande lestement, délicatement, la ligne de loch (corde à nœuds), et comptant les nœuds pendant qu'une horloge de sable mesure une demi-minute. Chaque entre-nœuds de 45 pieds environ vaut le tiers d'une lieue par heure de vingt au degré (2,853 toises environ). Mais c'est contre le vent qu'il faut gagner des nœuds (1) : si donc on imagine la surface

---

(1) Pour ceux qui aiment les équations et les cosinus, on a : nœuds gagnés = nœuds filés × cosinus d'*angle avantageux*; et si la route voulue fait un angle d'un ou deux quarts, plus ou moins avec le vent, il faut retrancher cet amendement fortuit de l'angle avantageux pour la dernière bordée, et l'ajouter pour la mauvaise avant d'en prendre le cosinus.

de la mer coupée, comme sur la figure 2, par bandes de 45 pieds de largeur environ, et qu'on veuille chercher par tâtonnement quelle *obliquité de la voile* (première fig.) et quel *biais de vent* (id.) font couper le plus de ces bandes (*fig.* 2), on essayera une première obliquité avec autant de biais différents qu'il le faudra pour découvrir celui qui en tire le meilleur parti, c'est-à-dire qui fait couper le plus de bandes. On essayera une seconde obliquité pour voir si le biais qui la fait le mieux valoir la met au-dessus de la première; puis une troisième . . - . . On trouvera ainsi l'obliquité de la voile que le biais du vent à elle le plus favorable rend supérieure à toutes les autres avantagées tout autant que possible; et s'il y avoit une trop grande différence entre elle et les deux plus voisines, on en essayeroit d'intermédiaires. La théorie est trop imparfaite pour donner des résultats aussi satisfaisants que la pratique; et par surcroît de complication, comment la théorie tiendroit-elle compte de la pous-

sée du vent sur les œuvres mortes, qui ne tend qu'à faire dériver et même un peu à faire reculer dans l'allure au plus près?

Quand il ne s'agit, pour aller à son but, que de courir *largue*, c'est-à-dire vent en travers (grand largue, c'est entre cette allure et celle de vent arrière), alors, pour chaque obliquité qu'on essaye, il y a un biais obligé, celui qui parfait l'angle voulu de la course avec le vent; et les expériences sont abrégées des trois quarts.

Dans l'allure *vent arrière*, le vent court après le vaisseau avec toute la vitesse de celui-ci, et ne le pousse plus qu'avec ce qui lui reste de sa vitesse primitive. Dans les allures obliques l'objet se dérobe moins à la force impulsive. Ce n'est qu'avec le vent traversier que des embarcations à contre-poids, à la manière des pros des îles Larrons, et plus fines, plus longues encore, pour faire une espèce de tour de force, pourroient aller plus vite que le vent. Un autre avantage plus connu des allures de côté, c'est que toutes les voiles portent.

Pour se livrer à ces expériences curieuses, qu'on feroit aussi pour un nombre suffisamment de routes vent largue, il faudroit, dans une sortie en temps de paix, qui les auroit pour but principal, se servir d'une montre à secondes, au lieu d'une horloge de sable, et d'une ligne de loch subdivisée; employer des observateurs qui eussent le coup-d'œil preste et net; il faudroit se munir de bons anémomètres (mesure-vent à ressort). On doit s'attendre à faire dix expériences troublées, plus ou moins manquées, pour une satisfaisante. Il faut mille attentions, il faut employer des correctifs délicats, les deviner, les perfectionner (1). Le loch donne une vitesse moindre que la véritable; l'anémomètre donne la vitesse du vent composée avec

(1) La comparaison de deux manières imparfaites d'obtenir un même résultat est un des acheminements à la découverte des correctifs. Par exemple, celle des deux manières de conclure le vent vrai d'après le vent apparent : l'une est indiquée au haut de la figure 2, l'autre ci-dessous.

celle du vaisseau, prise en sens contraire, comme vent factice, qu'on se fait à soi-même par sa marche. Le vent ne vient donc pas d'où il semble venir, de même que les étoiles ne sont pas à la place où elles semblent être et paroissent à la terre, qui marche avec un dix-millième de la vitesse de la lumière, un très-petit peu en avant de leur vraie place, excepté celle sur laquelle sa route s'aligne pour le moment; très-belle découverte de l'anglois Bradley, donnée en 1727. Ce phénomène astronomique (l'aberration des étoiles fixes) et plusieurs autres, s'expliquent avec une exactitude admirable par le mouvement de la terre, et restent inexplicables dans la supposition désormais insoutenable du mouvement du soleil. La marche de la terre s'écrit dans les cieux.

Celui qui de dessus le pont veut, d'après les girouettes, juger l'angle de la route avec le vent, sans tenir compte ni de la dérive, ni de l'aberration de l'origine apparente du vent, se flatte de faire une route très-

avantageuse ; mais l'observateur exact relève de la galerie l'angle de la trace du bâtiment avec la quille, égal à celui de la dérive, et jette le loch ; ensuite, pour conclure la véritable direction et la vitesse vraie du vent, il défait la résultante qui se fait de celle-là et de celle du vaisseau.

Quant au courant de la mer à l'instant de l'opération, sa vitesse retournée comme vent factice, en sens contraire, est si bien combinée dans les vitesse et direction apparentes du vent, qu'elle ne peut nuire aux expériences sur le meilleur parti à tirer du vent.

Cependant, sous le rapport d'estimer la route qu'on fait (faire son point), sous celui de la faire la plus avantageuse qu'il est possible à chaque moment, enfin sous celui de parfaitement rapporter les courants à leur cause (l'attraction de la lune et du soleil), et de perfectionner la théorie des fluides, il est important d'étudier les courants de la mer. Les puissances maritimes pourront, en se partageant les stations, en

faire prendre des échantillons autour des îles les plus isolées en pleine mer, par exemple, les Açores, le banc de Terre-Neuve, les Bermudes, l'Ascension, Sainte-Hélène, Tristan d'Acugna, du prince Edouard Rodrigue, l'une des îles Sandwich, Otaïti, etc., ou plutôt assigner à plusieurs vaisseaux chacun leur station en longitude et en latitude, où ils reviendroient toujours pendant la durée prescrite, et par les marches les plus appréciables, dès que leurs nombreuses opérations de latitude, de longitude et la montre marine, leur montreroient que les courants les en ont écartés. D'ailleurs, dans toute course, pour n'importe quelle mission, un officier de la marine, ayant des vues plus élevées qu'un capitaine de marine marchande, doit se dire : Qu'ai-je de mieux à faire que d'augmenter le trésor des expériences bien faites ? Un certain nombre en suffit pour faire connoître la qualité de mon bâtiment (1), (sauf à avoir égard à

(1) Un vaisseau étant bien connu, l'opération de con-

la netteté ou saleté de sa carène); et passé ce nombre, tout sert à faire connoître de plus en plus les éléments de la science, la diversité des temps et des lieux. Il n'y a point d'expérience complète et très-soignée, telle que d'avoir fait son point avec une minutieuse exactitude, à laquelle il ne soit réservé, sous quelque tête combinatrice, analyste et patiente, de contribuer un jour à un de ces mille coups de perfectionnement, tous nécessaires, qui se confondent dans un pas important de l'expérience. Saisir, décrire l'état actuel des choses; interroger la nature de la manière la plus ingénieuse et la mieux mesurée, constater l'état subséquent dans lequel on laisse les êtres soumis à l'observation: voilà ce qui nous fera voir que toutes les branches utiles ne sont pas cultivées comme il convient, et que généralement tout pas marquant du cours de la nature prise sur le

---

noître les différences de vaisseau à vaisseau est moins difficile et moins longue de beaucoup.

fait, bien consigné dans les annales de la science, sera un jour expliqué autant qu'il est utile et donné à l'homme de l'expliquer, et deviendra lui-même explicatif.

> Travaillez, prenez de la peine,
> C'est le fonds qui manque le moins.
>
> La Fontaine.

Celui qui, à chaque instant de sa traversée, connoîtroit la direction et la force du courant (par lequel, quand on peut, on compense la dérive), et qui présenteroit un peu les oscillations diurnes de la direction du vent, en tireroit grand parti pour tenir la route la plus abrégée avec la voilure la plus avantageuse. *Voy*. la fig. 3, pour la manière de mettre à profit la variation diurne de la direction du vent.

Induits par la considération de l'allure *au plus près*, comme la plus ordinaire aux armées navales, d'en donner d'abord une idée avant de décrire la mâture et la voilure, en un mot, le gréement, nous avons supposé une voile unique, fig. 1re : mais

pour peu que le vaisseau fût grand, cette voile ne seroit pas maniable, et dans un gros temps subit elle auroit fait sombrer le bâtiment avant qu'on eût pu l'amener (1).

Pour faire porter, selon le temps qu'il fait, selon les changements qu'on craint, à un vaisseau toutes les voiles qui ne l'inclinent pas dangereusement et ne le livrent pas aux surprises du gros temps; pour que le vaisseau par l'équilibre des voiles garde la direction qu'on lui fait prendre, sans qu'on ait trop besoin pour cela du gouvernail, dont il est si salutaire d'avoir presque toute la puissance en réserve; enfin par la célérité de la manœuvre, plusieurs voiles de figures diverses sont nécessaires.

Pour attacher solidement, exposer avantageusement autant de voiles que le comportent et la stabilité du bâtiment et la modération ou la violence du vent, on ne

(1) *Sombrer, faire capot*, c'est tourner entièrement sens dessus dessous la quille en haut. *Chavirer*, c'est se coucher sur le côté, les mâts horizontaux, en virant de bord.

connoît que des mâts, des vergues et des cordages.

De quatre mâts, le plus grand, dit le grand mât, est tout naturellement vers le milieu : c'est là le fort du vaisseau ; le second pour la grandeur, le mât de misaine, est sur la racine de la proue, c'est là le fort de la résistance de l'eau ; aussi le troisième mât, le mât d'artimon, est beaucoup moins grand et moins près de la poupe que celui de misaine ne l'est de la proue, et encore en avant de celle-ci s'élève le mât de beaupré pour les voiles d'équilibre, appelées les focs. Ce mât ne compte pas quand on dit bâtiment à un, deux ou trois mâts.

Les deux mâts principaux sont composés de trois hauteurs pour autant de voiles quarrées les unes au-dessus des autres. La première hauteur est un faisceau de pièces assemblées quarrément de long en long avec des sortes de rainures et languettes, le tout cerclé en fer posé sur la carlingue, contre-quille qui serre la membrure contre la quille. Quelquefois dans de forts coups

de vent, ou chocs, il ne se rompt que les pièces d'assemblage qui sont du côté du plus grand effort, et l'on dit que le mât a consenti.

Un chapiteau dit le chouquet, emboîtant le *ton* ou tenon par lequel se termine le mât, est prolongé, percé en arrière pour y passer la seconde longueur toute d'une pièce, et appelée grand mât de hune pour le grand mât, et petit mât de hune pour le mât de misaine, ayant chacun un chouquet pour y passer le grand mât de perroquet et le petit mât de perroquet. Le mât d'artimon a un mât de perroquet.

Les mâts sont fortifiés contre vent arrière et vent traversier, et contre le *roulis* (balancement en travers) par les haubans, grands cordages *frappés* (fixés) au haut du mât et serrés sur les *porte-haubans* (tablettes de bois attachées en dehors du bord). Les haubans du mât de hune sont serrés sur les bords de la hune, plate-forme qui est aussi pour les observateurs et les fusiliers. Des galaubans descendent de la double hauteur sur les porte-haubans.

Contre le vent devant et contre le *tangage*, (balancement dans la longueur), il n'y a qu'un cordage par étage de mâture frappé au bas du mât d'avant et serré au haut du mât à retenir : des voiles de remplissage, dites voiles d'étai, sont bordées dessus par leur coupe biaise.

Les trois voiles quarrées que portent chacun des mâts principaux sur des vergues décroissantes de bas en haut, sont diversement proportionnées dans leurs dimensions d'envergure et de chute (largeur, hauteur); les voiles basses ont plus d'*envergure* que de *chute* et que d'ampleur par le bas à cause de la longueur de la vergue : à peu près le double du travers du vaisseau à chaque point; les *huniers* et les *perroquets*, (voiles hautes) ont plus de chute que d'envergure, et plus d'ampleur par le bas que d'envergure, pour profiter d'une vergue plus grande que la leur.

Les vergues sont suspendues par leurs extrémités à des *balancines*, (cordages) qui partant du ton passent sur une poulie

au bout des vergues, sur une autre au point de suspension, et retombent jusqu'en bas des mâts. On les oriente avec les bras, (cordages) frappés chacun à une étai, passant également sur une poulie à l'extrémité de la vergue, sur un autre à l'étai et pendant au bas des mâts. Les poulies frappées sur le point à mouvoir doublent l'effort qu'on fait dessus, moins les frottements; mais il faut doubler le temps.

Aux angles inférieurs des basses voiles, il y a trois *manœuvres*, (tout cordage servant à la manœuvre); la *cargue fond* pour trousser la voile, l'*écoute* pour l'*aborder* (étendre) en arrière du mât, l'*amure* pour l'aborder en avant et au vent, lorsqu'on largue l'écoute, et toutes deux avec le même artifice de poulies pour doubler la force aux dépens du temps.

Les bras et les amures ont dans les *boulines* des auxiliaires nécessaires pour faire entrer le vent dans la voile. *Le dedans* de la voile est la face qui doit faire le creux, *le dessus* celle qui doit faire le rond. La

bouline est (1) appliquée au milieu de la ralingue pour la tirer en avant. La ralingue est une bordure de corde pour fortifier la voile. *Voilent en ralingue*, qui n'est ni dedans, ni dessus, et fait flotter la voile; et si cela vient de l'inconstance du vent, on dit: *le vent refuse. Vent dessus, vent dedans;* c'est faire prendre vent dessus, faire *coiffer* le mât à une partie des voiles. S'il y a équilibre le vaisseau ne fait que dériver par son travers, sinon le plus fort l'emporte (du vent dessus ou du vent dedans). On *met en panne* (autre nom de cette position), pour combattre l'ennemi, pour sauver un homme tombé à la mer, pour recevoir un canot. Lorsque toutes les voiles coîffent par accident, c'est *faire chapelle.*

Les voiles déja décrites ne sont que pour la marche; tandis qu'on se sert principalement des voiles extrêmes, les focs et l'arti-

(1) On dit : *aller à la bouline*, pour : aller au plus près ; et *bon boulinier,* pour : un vaisseau qui brille dans cette allure.

mon, pour maintenir ou rompre à son gré l'équilibre. Si le gouvernail est trop employé pour tenir le vent, on amène ou l'on fait moins porter un foc, ou l'on fait porter davantage l'artimon, c'est-à-dire qu'on le tourne plus en face du vent. On fait le contraire si le bâtiment est trop ardent à venir au vent. Ces voiles jouent un grand rôle pour déterminer, accélérer ou achever les virements de bord.

L'artimon, voile aurique (en oreille) bordée par sa petite ralingue au mât d'artimon, est d'un maniement prompt et facile, au moyen du prolongement sec de sa vergue inclinée qui descend à hauteur d'homme, afin qu'elle soit toujours un puissant auxiliaire du gouvernail. Elle est surmontée d'une vergue sèche sur laquelle descend le perroquet de fougue, appelé aussi hune d'artimon.

Les *focs*, de forme triangulaire très-allongée, au nombre de quatre, ont la pointe au mât de misaine ou à ses mâts supérieurs, et descendent sur le mât de beaupré ou

sur son boute-dehors. Le plus petit (la trinquette ou le tourmentin) sert dans les tempêtes à faire éviter le vaisseau aux lames.

Pour proportionner, dans les deux cas opposés de violence ou de presque nullité du vent, la voilure à ce que le vaisseau peut en porter, on prend des *ris* ou l'on hisse des *bonnettes*. Dans le premier cas, on fait un plis au bas de la voile, au moyen des *garcettes* (nombre de petites attaches disposées à cet effet). Les huniers ont chacun trois ris à prendre, les voiles basses chacune un. Larguer les ris, c'est dénouer les garcettes dont les deux bouts retombent de part et d'autre de la voile. Les bonnettes sont des bandes de toile enverguées ayant autant de chute que les voiles qu'elles amplifient, dont les petites vergues sont hissées aux *boute-hors* qu'on pousse en prolongement des vergues, comme des verroux.

Gouverner par les voiles exige beaucoup d'art, de coup-d'œil, d'attention; et quand

on n'y vise pas toujours un peu, on risque de se perdre : il y a des coups de mer, des variations subites de vent, contre lesquels il faudroit retrouver sur-le-champ toute l'action du gouvernail ; que devient-on quand elle est toute employée à lutter contre la mauvaise disposition de la voilure? L'excellence de l'économie se retrouve donc partout.

Le gouvernail, moyen bien foible en comparaison du corps sur lequel il agit, s'il n'en empruntoit un levier d'autant plus grand, doit sous la main du timonier redresser toute déviation à la route qu'on veut tenir, jusqu'au moment où, pour déterminer et accélérer tel changement voulu, il sera mis à son obliquité de plus grande action, puis rendu à l'usage de maintenir une direction établie. C'est chose délicate que le maniement de ce merveilleux régulateur, dont un faux coup ou la lenteur même peut mettre le bâtiment en perdition.

Lorsque le gouvernail n'agit point, il fait

le prolongement des œuvres vives plus fines à l'arrière qu'à l'avant; forme imitée de celle des poissons et propre à maintenir toute direction bien établie, s'il n'y avoit des causes continuelles de perturbation qui ne laissent pas reposer le gouvernail deux instants de suite.

Le levier d'action du gouvernail sur le bâtiment, égal à-peu-près à la moitié de la longueur de celui-ci, est modifié par l'angle du gouvernail avec la quille qui le défavorise à mesure qu'il favorise la poussée de l'eau et se réduit à rien, sauf la demi-largeur du gouvernail dans le cas de l'angle droit.

La *barre*, levier d'action du timonier sur le gouvernail, en est toujours à l'opposite; sous le vent quand le gouvernail est au vent, à bâbord quand il est à tribord. L'arrière évite du côté où la barre est tournée; il semble qu'on les ait poussés tous les deux dans le même sens, du même coup; et l'avant se jette du côté où est le gouvernail.

Il y a un certain angle du gouvernail avec la quille, qui est celui de plus grande action, tellement que moins d'obliquité fait plus perdre par diminution d'effet de l'eau qu'il ne fait gagner par l'avantage qu'en prend le levier, et que plus d'obliquité défavoriseroit plus le levier qu'il ne favoriseroit l'eau. Cet angle de plus grand effet est, comme pour l'aile du moulin à vent, de cinquante-quatre degrés trois quarts, d'après une théorie qui fait la supposition que chaque molécule d'air ou d'eau s'anéantit après avoir fait son effet.

Le timonier a sans cesse l'œil sur la boussole qui offre une rose des vents toujours orientée par l'aiguille aimantée qui la porte, sauf la déclinaison.

Voici un essai sur la manière de se pénétrer de l'esprit de formation des noms composés des aires de vent, accompagné d'une figure.

Pour pouvoir à tous moments assigner le lieu du vent, on divise et subdivise le tour d'horizon en deux, toujours en deux,

jusqu'à concurrence de trente-deux aires de vent, moyennant seize diamètres, savoir :

1° La ligne primitive, ligne méridienne ou ligne *nord* et *sud*. 1

2° Sa perpendiculaire ou ligne de *est* et *ouest*; et voilà les quatre points, dits les points cardinaux, nommés. 1

3° Deux diamètres obliques, les lignes du *nord-est* au *sud-ouest* et du *nord-ouest* au *sud-est*, où les noms des points de la primitive précèdent ceux des points de la perpendiculaire. 2

Total des divisions précédentes : huit, qui sont les huit rumbs proprement dits.

4° Quatre diamètres obliques pour huit demi-rumbs auxquels les quatre points cardinaux servent de noms initiaux, et les quatre premiers points obliques de noms terminaux. *Voyez* sur la figure les extrémités des quatre grandes accolades. 4

5° Huit diamètres pour seize quarts de rumb, distribués deux à deux sous les huit accolades. 8

Total pareil du nombre des diamètres. . 16

Pour lire tout nom surcomposé, il faut

d'abord lire le nom initial qui est au-dessus de l'accolade, puis les noms terminaux en abrégé qui sont au-dessous. Pour $\frac{1}{4}$, lisez *quart* et non pas *un quart*, et liez en descendant le nom au-dessous. Cela signifie : il est au quart de la distance entre son initial et son terminal, à partir du premier. Chaque initial est terminal à son tour sous ses deux voisins.

Application de la Rose des vents.

Communément les vaisseaux au plus près vont à six quarts, qui se comptent de la direction de la quille à celle du vent apparent, dérive et aberration en dehors. Quelques petits bâtiments à voile latine (triangulaire) vont, dit-on, à quatre quarts. Quand on porte beaucoup de voile par une belle mer, on estime la dérive un demi-quart; c'est trop peu dire.

Au combat d'Ouessant, les Anglois ont presque toujours couru au plus près du vent, tandis que les François ont presque

toujours couru largue, s'étant trouvés dès le commencement très-au vent de l'ennemi. Le vent étoit nord ; les Anglois couroient donc ouest-nord-ouest lorsqu'ils avoient les amures à tribord, et est-nord-est avec les amures à bâbord.

Aux Antilles, où le vent est presque toujours de l'est, la bordée du nord-nord-est est celle de tribord amure et celle de sud-sud-est celle de bâbord amure. Si, comme au second combat de M. de Guichen, le vent varie jusqu'au sud-est, la bordée de tribord est à l'est-nord-est et celle de bâbord au sud-sud-ouest.

Quand le vent refuse à toute une armée, chaque vaisseau arrive juste, autant qu'il le faut, pour faire porter ses voiles ; mais la ligne orientée comme auparavant, est comme hachée en dentelure de crémaillère: c'est, selon le terme technique, l'*échiquier*. Il en est de même lorsque les vaisseaux, bien en ligne sur un bord, virent tout à-la-fois sur l'autre bord. On ne se conserve bien en ligne, en virant de bord, que par la

contre-marche, chaque vaisseau ne virant que dans les eaux de son matelot d'avant (vaisseau d'avant lui).

Les virements de bord se font vent arrière (lof pour lof) ou vent devant; dans celui-ci, le commandement *à Dieu va*, pour larguer les écoutes, comme le Dieu vous bénisse, provenu, dit-on, d'une épidémie où l'on mouroit en éternuant, fait voir que cette évolution n'est pas toujours sans danger, et que souvent on risque de la manquer.

En virant lof pour lof, on perd une longueur de vaisseau au moins; on gagne quelquefois un peu à virer vent devant.

En combattant, on veut arrondir ou prolonger, au commencement ou à la fin de l'évolution, la poupe, la proue ou le côté de l'ennemi. Quelle habitude de juger, de commander, quelle connoissance de son vaisseau ne faut-il pas?

Abattre, faire une *abattée*, c'est arriver précipitamment. *Arriver* c'est cesser de tenir le vent, et le contraire de serrer le

vent ou d'olofer. Arriver à plat, c'est arriver vent arrière.

Tel croit gagner le plus possible, contre le vent par petites arrivées ou olofées alternatives sur la même bordée ; par les unes on regagne de la vitesse qu'on reperd avantageusement par les autres.

En général, pour découvrir le mérite de toutes ces manières de s'accélérer dans une allure, dans une évolution, il faut (premier point) que de deux bâtiments de conserve, l'inférieur dans cette allure faisant tout ce qu il peut, l'autre étudie par quelle diminution de voile il descend à l'égalité ; puis (second point) qu'il s'y tienne pendant que l'autre, prenant ses ébats, mettra en évidence ce que cette manière fait gagner de vitesse.

M. du Couédic étant sous le vent bâbord amure comme dernier, juge, au premier changement qu'il aperçoit dans la voilure et dans le mouvement du *Québec*, l'intention du capitaine Farmer de profiter de l'avantage du vent pour lui passer à poupe

et le battre d'enfilade ; il fait une abattée simultanée avec celle de l'ennemi, et présente de sa poupe quand le *Québec* ne peut pas encore présenter le travers, et ne peut plus que le prolonger sur l'autre bord, et l'on continue à se battre presque vent arrière.

Cependant pour qu'un vaisseau ne perde rien sur ses qualités, un certain *arrimage* convient, qu'il faut deviner, exécuter ; c'est-à-dire que tous les poids qui n'ont point de lieu obligé doivent concourir à donner au vaisseau l'assiette et les lignes d'eau les plus favorables à la stabilité, au sillage du bâtiment et à l'action du gouvernail ; chacune de ces choses devant en être avantagée selon son importance.

Des capitaines ont pris quelquefois la peine de changer beaucoup en pleine mer à un arrimage qui ne leur convenoit pas, et dans telle autre course le correctif découvert et pratiqué a été de faire passer tout l'équipage à l'avant ou à l'arrière ou au vent, pour donner ou prendre chasse plus avantageusement.

Trop de lest en fer donne un roulis sec qui fatigue la mâture, fait larguer les haubans, et fait quelquefois démâter.......

Les canons, les dunettes, les œuvres mortes si larges de l'arrière sont des poids en lieu obligé qui font que les extrémités fines des œuvres vives à l'arrière et à l'avant sont un peu plus chargées que portées, tandis que le milieu est un peu plus porté que chargé. Ce porte-à-faux, cette fatigue, finit, à longueur de temps, par arquer les vieux vaisseaux. La courbure contraire s'appelle *tonture*.

Le vaisseau en rade ou à la côte est mouillé ou sur une seule ancre ou sur deux (affourché) ou embossé.

Un vaisseau mouillé sur une seule ancre évite au courant ou au vent, en décrivant le cercle entier. Un vaisseau affourché ne prend pas tant d'espace. Don Cordova, pour être plus prêt à s'opposer au ravitaillement de Gibraltar, fit désaffourcher. Il survint pendant la nuit un coup de vent, plusieurs vaisseaux s'abordèrent.

Un vaisseau est embossé, quand outre ses câbles d'ancre sortant par les *écubiers* sur l'avant, d'autres sortent par des sabords de l'arrière, tenus par d'autres ancres, pour faire toujours présenter le travers du même côté.

Pendant la marche, les ancres sont suspendues aux *bossoirs* de tribord et de bâbord, poutres en saillie sur les épaules du vaisseau.

On dit : par le bossoir de tribord ou de bâbord pour un rayon visuel oblique à la la proue, et par la hanche de tribord ou de bâbord pour un alignement oblique à la poupe.

Si la partie de la marine militaire est une belle partie, celle du génie, qui a pour objet l'attaque, la défense et l'établissement des places de guerre, n'est peut-être pas moins belle. Un ancien officier du génie, frère d'Aristide du Petit-Thouars, auteur du présent Discours préliminaire, doit ici cet hommage à son ancien service. Il n'a jamais été sur mer que pour aller dans les

îles qui sont près des côtes de France; mais il a étudié dans sa grande jeunesse le traité du navire de Bouguer, et a passé, en deux fois, quatre ans à Brest.

Il s'engage à donner au public, sous peu de jours, un très-grand perfectionnement de la trigonométrie sphérique. Par-là cette partie des mathématiques qui fait le désespoir des jeunes navigateurs et des jeunes astronomes, sera débarrassée de toute sa confusion et complication. Si une branche aussi utile des mathématiques étoit dans une imperfection dont on ne se doutoit pas; on peut croire que l'art de la plus grande célérité sur mer, décisif pour la victoire ou pour le salut, prête de même à un grand perfectionnement.

PRECIS HISTORIQUE

DE

LA GUERRE D'AMÉRIQUE.

Louis XVI qui avoit le sentiment de tout ce qui est grand, conçut, aussitôt qu'il fut monté sur le trône, en 1774, le dessein de relever le pavillon françois et de lui rendre son ancienne gloire.

Il ne borna pas là ses vues sur la marine; il organisa encore le service des classes maritimes, organisation d'une telle importance que, confiée à des officiers expérimentés et amis des matelots, elle doit en tout temps, et dès le commencement de toute guerre, donner le grand avantage de primer toutes les marines et surtout celle d'Angleterre, par la promptitude des armements; il équipa de plus pendant la paix des escadres d'évolution pour former et instruire les officiers et les matelots.

Par ce moyen la France eut en 1778 plus de quatre-vingt-dix bons vaisseaux, un corps d'offi-

ciers bien instruits, ayant un même esprit et un même zèle, et environ soixante mille matelots bien formés.

L'Angleterre étoit en guerre avec une partie de ses colonies d'Amérique. Il faut dire un mot de cette guerre, et remonter à son origine.

Le parlement anglois avoit mis dans ses colonies, le 7 février 1764, un impôt sur le timbre. Les réclamations des villes de Newport, Philadelphie et Boston, accompagnées d'actes de violence contre les agents du gouvernement anglois, firent révoquer cet impôt le 18 mars 1766; mais en 1767 le parlement l'ayant remplacé par d'autres sur le verre, le plomb, le coton, les couleurs, le papier peint et le thé, il y eut de nouveaux mouvements d'insurrection excités par les femmes de la nouvelle Yorck. Les Américains refusèrent de recevoir aucune marchandise angloise; les manufactures de la métropole firent de fortes représentations, et en 1770 tous les impôts furent révoqués, à l'exception de l'impôt sur le thé qui fut maintenu : les colons persistèrent à ne pas vouloir le payer. Trois ans après, en 1773, le parlement consentit à une diminution; mais les esprits étoient trop portés à la révolte, et ayant fait la loi deux fois, ne voulurent pas la recevoir, quelque

modifiée qu'elle fût. Dès le mois de décembre de cette même année, les habitants de Philadelphie renvoyèrent les bâtiments de Londres avec leurs chargements : ainsi de cinq à six millions pesant de thé expédiés d'Angleterre, il n'en fut pas débarqué une caisse. Le gouvernement anglois se trouva d'autant plus embarrassé de ce procédé inattendu, qu'il venoit d'emprunter à la compagnie des Indes 1,400,000 livres sterling, en lui promettant de vendre son thé aux colonies : les magasins de la métropole en étoient encombrés au point de pouvoir en fournir pendant trois ans à toute la consommation de l'Europe.

Cependant, pour sévir contre l'insurrection, le parlement anglois, par un acte du 31 mai 1774, fit fermer le port de Boston : cet acte fut brûlé publiquement à Philadelphie le 19 mai suivant ; et les Américains mirent un embargo sur tous les bâtiments destinés pour la Grande-Bretagne.

Ainsi, le gouvernement anglois perdit plus de 2,000,000 livres sterling par la suppression de son commerce avec ses colonies de l'Amérique septentrionale.

Quelques voies de fait de la part des habitants de Boston et de toute la province de Massachusset contre les troupes angloises que le

général Gage vouloit employer pour réprimer l'insurrection, motivèrent, sous le nom de congrès qui se tint à Philadelphie le 1er septembre 1774, une assemblée des députés de toutes les provinces américaines appelées les Treize Cantons.

Les résolutions vigoureuses du congrès, des 8, 10 et 11 septembre, augmentèrent la scission avec la métropole; le parlement anglois, malgré les représentations des négociants de Londres, persista à vouloir sévir contre les colonies: par un acte du 30 mars 1775, il restreignit le commerce américain.

Les habitants s'étoient armés contre les troupes angloises qui entouroient la ville. Un détachement de ces troupes, commandé par le général Smith qui campoit près de Lesington, fit feu dans la nuit du 17 au 18 mars 1775 sur une compagnie de cent hommes de milice américaine; ceux-ci ripostèrent, et, secourus par d'autres volontaires, obligèrent les troupes angloises de se retirer. Telle fut la première affaire qui éloigna pour jamais tout moyen de conciliation entre l'Angleterre et ses colonies américaines.

Le congrès ne tarda pas à organiser une armée dont il donna le commandement à Georges Washington, qui, créé général des troupes amé-

ricaines, fit en cette qualité son entrée dans Boston le 2 juillet 1775.

Après différentes affaires entre les troupes angloises et américaines, Washington, se sentant trop foible pour tenir contre les Anglois, se borna à la défense de la Delaware; il obtint cependant quelques avantages les 26 décembre 1776 et 3 janvier 1777.

Au commencement de cette année, Franklin fut envoyé à Paris comme commissaire. M. de la Fayette, sans y être autorisé par le roi, proposa ses services au général Washington, qui lui donna le grade de major-général; le comte Casimir Paulauski et le jeune Kosciusko qui s'est fait ensuite une grande réputation en Europe, entrèrent également au service des Américains.

L'embargo que le gouvernement françois mit en 1777 sur les bâtiments de commerce, fixa assez l'attention des Anglois, pour que leurs renforts destinés pour l'Amérique n'y arrivassent qu'à la fin de mai. Le général Howe, voulant attaquer la Pensilvanie, débarqua le 22 août 1777 dans la baie de la Chesapeack. Le 11 septembre, il obligea le général Washington d'abandonner Philadelphie, qui se rendit le 26 suivant.

Le général anglois Burgoine eut quelques

succès dans le nord ; mais, attaqué par les généraux américains Lincoln, Arnold et Gate, il fut fait prisonnier le 17 octobre à Saratoga : le général américain Sulivan tenoit en échec à New-Yorck le général Clinton, qui ne put empêcher le désastre du général Burgoine.

Les Américains n'étoient pas en état d'opposer quelque résistance par mer, n'ayant à cette époque que quelques goëlettes ou cutters pris sur les Anglois par un capitaine de la marine américaine, nommé O'Brian.

La prise du général Burgoine et la destruction de tout son corps frappa d'étonnement et de découragement les habitants de Londres. Le gouvernement anglois, doutant alors du succès de ses armes, changea de plan ; il fit espérer aux Américains leur liberté, s'ils vouloient se réconcilier avec la mère-patrie ; ils cherchèrent même à les engager à se réunir à lui pour faire la guerre à la France. Les agents diplomatiques disoient aux commissaires envoyés de Philadelphie à Paris : « Cessez d'être la dupe de la » France, réunissez-vous à la Grande-Bretagne » pour tomber sur cette puissance ». Mais la cour de Versailles, informée des intentions de celle de Londres, et ayant à venger les outrages faits à son commerce maritime, se hâta de conclure

le 6 février 1778 un traité d'alliance avec les Etats-Unis, et le fit notifier à Londres par son ambassadeur, M. le marquis de Noailles, le 13 mars suivant. 1778. Europe.

Le 17 mars, le roi d'Angleterre communiqua cette note au parlement, et la considérant comme une déclaration de guerre, il rappela son ambassadeur. La cour de France en fit autant.

Le docteur Franklin prit alors à Versailles la qualité de ministre plénipotentiaire des Etats-Unis.

Le 13 avril 1778, M. le comte d'Estaing partit de Toulon avec une escadre de douze vaisseaux pour le continent de l'Amérique.

Aussitôt que le gouvernement anglois fut instruit du départ de cette escadre, il envoya aux Iles treize vaisseaux sous les ordres de l'amiral Barington, et pour protéger la rentrée de ses bâtiments, il fit sortir l'amiral Keppel le 13 juin 1778 avec vingt et un vaisseaux.

Plusieurs frégates étoient dans la Manche pour observer la marche de l'escadre angloise.

M. Chaudeau de la Clochetterie, lieutenant de vaisseau, commandant la frégate la *Belle Poule*, de vingt-six canons de 12 en batterie, faisoit partie de la croisière, et avoit sous ses ordres la frégate la *Licorne*, de vingt-six ca-

nons de 8, commandée par M. de Belisat; le bricq l'*Hirondelle*, de quatorze canons, commandé par M. de Blachon; et le lougre le *Coureur*, de huit canons de 2, commandé par M. de Rosilly, tous trois lieutenants de vaisseau.

Le 17 juin, à la pointe du jour, cette division étoit à l'ouverture du port de Plimouth, où on ne vit aucun vaisseau en rade; mais du haut des mâts on aperçut au large l'escadre angloise, qui bientôt fut vue d'en bas donnant chasse à la division.

M. de la Clochetterie fit signal aussitôt à sa division de prendre chasse forçant de voiles en prenant des directions différentes pour diviser l'attention et la route des chasseurs.

La *Licorne* prit le large; la *Belle Poule*, l'*Hirondelle* et le *Coureur*, se dirigèrent sur les côtes de France; deux vaisseaux poursuivirent l'*Hirondelle*, qui heureusement put attraper le mouillage de l'île de Bas. Le lougre marchoit très-bien; mais comptant sur l'avantage de sa marche, il se tenoit avec une petite voilure auprès de la *Belle Poule* qui étoit chassée de très-près par une frégate de vingt-six canons et un grand cutter de quatorze canons. M. de Rosilly, avec la supériorité de sa marche, auroit pu très-facilement gagner la côte dont il n'étoit

pas éloigné; mais voyant son commandant au moment d'être attaqué par une frégate et un cutter, il voulut rester pour le soutenir et rendre la partie plus égale.

A quatre heures et demie, le cutter anglois s'approcha de la *Belle Poule :* le capitaine l'invita en anglois de venir parler à son amiral; M. de la Clochetterie lui dit de parler françois: le cutter, sans répondre, retourna auprès de sa frégate, et, après lui avoir parlé, il se dirigea sur le lougre. M. de Rosilly, qui avoit observé cette manœuvre, s'étoit aussi rapproché de la *Belle Poule*. M. de la Clochetterie lui ayant communiqué l'invitation du cutter et sa réponse, ajouta : *d'ailleurs, ils ne sont que deux.* M. de Rosilly acheva la phrase en répondant : *et nous sommes deux.* Un vaisseau anglois étoit alors peu éloigné; mais le calme l'empêchoit d'approcher. La frégate angloise ayant l'avantage d'être doublée en cuivre, joignit facilement la *Belle Poule*, et le cutter étant venu près du lougre, le capitaine anglois fit à M. de Rosilly la même injonction qu'il avoit faite à la *Belle Poule*, d'aller parler à l'amiral Keppel. M. de Rosilly lui répondit en anglois : *vous parlez très-bien; mais je n'irai pas ;* que d'ailleurs *il feroit ce que feroit la frégate qui le*

commandoit. Le capitaine répondit : *à la bonne heure ;* et les deux bâtiments, presque abordés, continuèrent leur route côte à côte, pointant l'un sur l'autre leur artillerie, bien différente, car le lougre n'avoit que huit canons de 2 à opposer aux quatorze canons de 6 du cutter anglois; de plus, le cutter avoit un bon bastingage très-élevé, et le lougre n'en avoit pas du tout. La frégate angloise ne tarda pas à joindre la *Belle Poule*, qui cargua ses basses voiles pour se préparer à la combattre : la frégate angloise se trouvoit placée dans la hanche de bâbord de la *Belle Poule* ; M. de là Clochetterie voulant présenter son travers à l'ennemi fit une prompte arrivée, qui obligea la frégate angloise d'en faire autant; cette manœuvre plaça la *Belle Poule* dans la hanche de tribord de l'ennemi et au vent.

Ce fut dans cette position que le capitaine anglois hêla encore en anglois M. de la Clochetterie, qui lui répondit : *parlez françois* ; le capitaine parlant françois, dit alors : *Je vous invite à venir parler à l'amiral Keppel.* — *La mission dont je suis chargé ne me le permet pas.* — *L'amiral veut que vous veniez à sa poupe pour vous parler.* — *Je n'ai de compte à rendre qu'à mon roi et à mon commandant ;*

je n'irai pas. M. de la Clochetterie, avant d'être hélé, avoit fait mettre chacun à son poste, et recommandé le plus grand silence, pour qu'il pût être entendu des batteries en frappant du pied sur le gaillard, ce qui étoit le signal convenu pour commencer le combat. Il n'avoit pas fini de donner ses ordres que la frégate angloise tira un coup de canon dont le boulet passa entre le grand mât et le mât d'artimon. M. de la Clochetterie fit aussitôt le signal convenu, et toute sa bordée partit. Le combat s'engagea et continua ainsi, toujours à portée de mousqueterie; il étoit alors cinq heures et demie de l'après-midi. Lorsque M. de Rosilly, qui étoit attentif à la manœuvre de la *Belle Poule*, lui eut vu faire sa prompte arrivée, il en fit autant; mais en en prévenant le capitaine du cutter, parce qu'ils étoient si près qu'il étoit nécessaire qu'ils manœuvrassent ensemble pour ne pas s'aborder. Cette manœuvre s'achevoit lorsque la *Belle Poule* envoyoit sa bordée; M. de Rosilly tira aussitôt la sienne et en s'approchant pour aborder: son équipage, plein d'ardeur, alloit sauter à bord du cutter lorsque celui-ci, lui ayant envoyé sa bordée chargée à mitraille, l'effet qu'elle produisit fut si violent qu'il arrêta ses premiers abordeurs, dont plusieurs furent tués : si le cutter eût

tardé seulement quelques secondes à tirer, il étoit enlevé malgré la supériorité du nombre de ses canons et de son équipage.

Le combat continua donc à l'artillerie et à la mousqueterie, et de si près que le bastingage des Anglois en servoit au *Coureur*. M. de Rosilly se flatta même un instant d'avoir l'avantage; il avoit passé des amarres devant et derrière son bâtiment, au moment où il avoit espéré prendre son ennemi d'assaut : celles de l'arrière ayant été coupées, les deux bâtiments vinrent beaupré à beaupré. Comme l'artillerie du *Coureur* étoit légère, elle put être promptement déplacée, replacée en avant et pointée sur l'ennemi, de façon à l'enfiler de l'avant à l'arrière; mais le cutter s'étant dégagé, présenta de nouveau le travers, et le combat recommença alors avec un grand désavantage pour M. de Rosilly, qui n'avoit plus que douze à quinze hommes en état de combattre, et qui, coulant bas, étoit hors d'état de prolonger sa défense. Il cria au capitaine anglois qu'il pouvoit faire passer du monde pour l'amariner. Les bâtiments étant abordés, le capitaine se présenta lui-même et passa à bord du *Coureur*; il étoit alors nuit close. Cependant M. de la Clochetterie continuoit toujours à combattre, en se dirigeant sur les côtes de la France, lorsqu'après cinq heures d'une lutte

très-opiniâtre et très-meurtrière, le capitaine anglois, quoique soutenu et encouragé par la vue de son escadre et des deux vaisseaux dont nous avons parlé plus haut qui, ayant manqué l'*Hirondelle*, faisoient route vers lui, voyant ses manœuvres et ses haubans coupés, sa mâture prête à tomber, se détermina à s'éloigner de la *Belle Poule*. M. de la Clochetterie, saisissant ce mouvement qui lui annonçoit la défaite de son ennemi, anime et redouble l'ardeur de son équipage par trois cris de : vive le roi ! et appuie ces cris par trois bordées qui, tirées avec justesse dans la hanche et la poupe de la frégate angloise, achevèrent de la désemparer. Malheureusement M. de la Clochetterie, craignant lui-même pour sa mâture, dont les haubans étoient coupés, et ne voulant pas courir le risque de se trouver la nuit à portée des deux vaisseaux témoins du combat, fut forcé de renoncer au projet de poursuivre la frégate ennemie, qui se rallia à son escadre. Il continua à faire route sur les côtes de la France, où, à l'aide d'un bon pilote, et suivant dans l'obscurité, à travers les rochers, les sinuosités de la terre, il mouilla à Plouescar, dans l'anse de Kéevin. Nous le laisserons un moment pour revenir à M. de Rosilly qui l'avoit si généreusement secondé : le cutter qui l'avoit pris s'appe-

loit l'*Alerte*, commandé par le capitaine Fairfax, qui apprit à M. de Rosilly que le bâtiment contre lequel la frégate françoise se battoit étoit l'*Aréthuse* de vingt-six canons de 12, commandée par le capitaine Marschal. Il lui raconta ensuite une particularité de leur combat, qui fait trop d'honneur aux deux capitaines pour n'en pas faire mention ici.

Les deux bâtiments se battoient de si près, comme on l'a vu, que les gens de la mousqueterie pouvoient s'ajuster. Le capitaine Fairfax avoit choisi pour ce service, les meilleurs tireurs de son équipage, et avoit ordonné plus positivement à quelques-uns d'entr'eux d'ajuster le capitaine françois, qui n'ayant pas de bastingage, comme on sait, se trouvoit à découvert sur une élévation en arrière de son bâtiment; mais tous le manquoient. Le capitaine Fairfax, étonné, prend alors un fusil, vise le capitaine et tire, aussi inutilement que ses soldats, plusieurs coups. Surpris au dernier point, il ouvre une des cartouches et voit qu'elle n'avoit pas de balle. Cela venoit de ce que dans le tumulte on les avoit prises dans une caisse à exercice. Le capitaine Fairfax, aussi généreux que brave, ne voulut pas qu'on en cherchât de nouvelles, et défendit même de tirer davantage sur M. de Rosilly.

Puisque, dit-il, *la Providence a préservé d'une manière si miraculeuse ce brave officier, respectons ses décrets.* C'est ainsi que M. le comte de Rosilly fut conservé pour l'illustration de la marine, dans laquelle il occupe encore un poste distingué, celui de directeur des plans et cartes de la marine françoise.

Le *Coureur* et l'*Alerte*, faisant route pour l'escadre angloise, entendirent un coup de canon, et on vit une fusée : c'étoit l'*Aréthuse* qui rallioit en faisant signal de détresse ; son grand mât étoit tombé et elle faisoit eau de toutes parts.

Le lendemain 18, à la pointe du jour, M. de la Clochetterie, à vue des deux vaisseaux anglois, qui étoient aussi près de la côte que les rochers pouvoient le permettre, avoit encore à craindre les embarcations que l'ennemi pouvoit lui envoyer. Comme la frégate n'étoit pas en état de reprendre la mer, et que le mauvais temps pouvoit la jeter à la côte, M. de la Clochetterie envoya prévenir de sa position M. d'Orvilliers, commandant la marine à Brest, en lui demandant un prompt secours.

Situation de la Belle Poule *après le combat.*

M. Chaudeau de la Clochetterie, commandant, blessé à la tête et à la cuisse ;

M. de Saint-Marceau, le bras droit emporté, tué pendant le combat;

M. La Roche-Kerandron, un bras fracassé;

M. Bouvet, lieutenant de frégate pour la campagne, blessé;

MM. Bastrot et le chevalier de la Galernerie, gardes de la marine, sains et saufs.

Nombre tôtal des tués.	48
idem des blessés.	60
Total mis hors de combat.	108
Total de l'équipage avant le combat. .	260
Reste en état de service.	152

Ce monde n'auroit pu suffire long-temps au service de la frégate, au soin des blessés, aux pompes et à la surveillance nécessaire établie pour empêcher l'ennemi de venir brûler la frégate, lorsqu'enfin le secours demandé arriva. Il consistoit en cinquante matelots, commandés par M. de Sercey, enseigne de vaisseau (actuellement vice-amiral), et l'équipage de la *Belle Poule* put enfin goûter un repos qu'il avoit si glorieusement mérité.

Trois jours après, M. de la Clochetterie, qui venoit de verser son sang en soutenant le premier l'honneur du pavillon françois, et de fonder ainsi par un brillant succès la gloire que la marine

françoise acquit ensuite à son exemple, surtout dans les combats particuliers, fit son entrée dans la rade de Brest, en y ramenant, au milieu des nombreux écueils du passage du Four, la frégate la *Belle Poule*, dont le nom est à jamais consacré dans les fastes de la marine françoise.

Pendant que le *Coureur* et la *Belle Poule* soutenoient les beaux combats que nous venons de décrire, la *Licorne*, chassée par l'escadre angloise, fut jointe et abordée par une frégate angloise, le *Milford*, qui pria le capitaine françois de venir parler à son amiral. M. de Rausanne dit qu'il n'iroit pas : un vaisseau anglois étant venu répéter cette invitation, M. de Rausanne mit en panne; l'amiral Keppel lui fit dire de rester au milieu de l'escadre. Le lendemain, à la pointe du jour, M. de Rausanne mit toutes voiles dehors pour s'éloigner. Mais comme il marchoit fort mal, un vaisseau anglois le joignit facilement et lui tira un coup de canon, auquel la *Licorne* répondit avec toute sa bordée, et amena. Le même jour, la *Pallas*, de même force que la *Licorne*, fut jointe par le *Robuste*, capitaine Hood, et subit le même sort. Ces deux frégates et le lougre le *Coureur*, furent conduits sans aucun pavillon dans le port, MM. de Rausanne, de Belisat et de Rosilly n'ayant pas voulu se

faire reconnoître comme prisonniers de guerre.

Aussitôt que les détails du combat de la *Belle Poule* arrivèrent à Paris, M. de Sartine, alors ministre de la marine, en fit le rapport au roi, et écrivit, par ses ordres, la lettre suivante à M. le comte d'Orvilliers, en date du 23 juin 1778.

« J'ai reçu, Monsieur, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 18 de ce mois, et qui m'a été apportée par un courrier extraordinaire. J'ai trouvé joint à cette lettre le récit du combat glorieux que M. de la Clochetterie, commandant de la *Belle Poule*, a rendu le 17 contre une frégate de 26 canons, à la suite de l'insulte que ce bâtiment avoit osé faire au pavillon du roi. Sa Majesté a lu votre lettre et le récit qui l'accompagnoit; ce début brillant lui annonce tout ce qu'elle doit attendre de la valeur et de l'intrépidité de ses officiers, et l'assure que les équipages de ses vaisseaux suivront l'exemple de leurs chefs. Il n'a point échappé à Sa Majesté que la frégate angloise, combattant à vue de son escadre, avoit, par cette circonstance, un avantage de position qui ajoutoit à sa force, et qu'il ne falloit pas moins que l'opiniâtreté et la bravoure de M. de la Clochetterie, secondées de celles de ses officiers et de ses équipages, pour contraindre à abandon, après cinq

heures de combat, un ennemi qui se sentoit appuyé et étoit assuré, à tout événement, de trouver son salut dans la fuite.

» Sa Majesté a lu avec intérêt les détails dans lesquels M. de la Clochetterie est entré en vous rendant compte de son combat; elle a bien voulu me marquer ses regrets de la perte de M. Grinn de Saint-Marceau, dont elle connoissoit le mérite, et de celle de tous les braves gens qui, au péril de leur vie, ont acquis de la gloire à ses armes dans le premier combat qui a été livré sous son règne.

» Sa Majesté fera connoître incessamment les récompenses qu'elle aura accordées à M. de la Clochetterie, aux officiers et aux gardes de la marine de la *Belle Poule*; elle pourvoira aussi au sort des veuves et des enfants des officiers, mariniers et matelots tués et à celui des gens blessés qui pourroient rester estropiés par suite de leurs blessures; enfin elle me charge de vous annoncer que son intention est de donner à tous des marques de sa satisfaction et de sa bienfaisance.

Signé, Sartine. »

(De la main de M. de Sartine.) « L'exemple de M. de la Clochetterie est bon à suivre, et je

suis bien sûr qu'il le sera par tous les officiers de la marine, si Sa Majesté est obligée de faire usage de toutes ses forces. »

Autre lettre de M. de Sartine, du 25 juin 1778.

« Je vous ai déjà annoncé, Monsieur, que le Roi avoit vu avec une grande satisfaction le compte que je lui ai rendu du combat glorieux soutenu par la frégate la *Belle Poule* contre une frégate angloise ; Sa Majesté a aussi appris avec attendrissement la mort et les blessures d'un grand nombre de braves gens qui ont eu part à cette action, et elle s'est empressée de répandre les récompenses et les consolations que cet événement exigeoit de son cœur. L'avantage de ce combat étant principalement dû à la valeur et à la capacité de M. Chaudeau de la Clochetterie, lieutenant de vaisseau commandant la frégate, Sa Majesté a voulu le récompenser d'une manière distinguée, en lui accordant, dès ce moment, le grade de capitaine de vaisseau ; et je viens d'expédier la commission que je vous ferai incessamment passer.

» Elle a été infiniment touchée de la situation de M. de Kerandron qui a eu le bras cassé dans le

combat; elle n'a pas été moins édifiée de la fermeté de ce jeune officier qui est remonté sur le pont après le premier appareil, et a continué le combat : elle lui accorde, avec une pension de 400 l. sur les fonds des Invalides, la croix de Saint-Louis, et je vous adresse les ordres nécessaires pour le recevoir avec la croix qui lui est destinée.

» Elle a remarqué la conduite ferme de M. Bouvet qui, ayant été blessé assez grièvement, n'a pas voulu quitter le pont pour aller se faire panser; elle a voulu l'attacher fixement à son service, en lui accordant le brevet de lieutenant de frégate en pied, que je vous enverrai incessamment.

» La belle conduite de MM. le chevalier de Capellis, enseigne de vaisseau; Domare et Sbire, lieutenants de frégate pour la campagne; de MM. de Bastrot et du chevalier de la Galernerie, gardes de la marine, et surtout de M. le chevalier de Capellis, dont la bravoure et la capacité ont beaucoup contribué à l'activité du feu, n'a point échappé à Sa Majesté; elle m'a ordonné de leur en témoigner sa satisfaction par les lettres ci-jointes, que vous remettrez à chacun d'eux.

» Elle regrette beaucoup la perte de M. Grimn de Saint-Marceau, lieutenant de vaisseau en second sur la frégate. Pour donner à sa famille une

marque de ses regrets et de sa reconnoissance, elle a accordé à mademoiselle de Saint-Marceau une pension de 400 liv. sur les fonds des Invalides. Vous voudrez bien le lui annoncer.

» Sa Majesté, prenant en même temps en considération le sort des blessés et celui des veuves des gens de l'équipage qui ont été tués ou qui mourront de leurs blessures, a accordé à chaque veuve 150 liv. et à chaque enfant 25 liv. de gratification extraordinaire. A l'égard des blessés, leurs gratifications seront réglées suivant les suites de leurs blessures. Vous me ferez passer les éclaircissements avec un état nominatif.

» Enfin Sa Majesté a accordé à tout l'équipage deux mois de solde en gratification extraordinaire; les veuves et les orphelins jouiront des deux mois de solde, indépendamment des gratifications particulières.

Signé, DE SARTINE. »

(De la main du ministre:) « Le roi m'a demandé aujourd'hui des nouvelles de MM. de Kerandron et Bouvet. Je vous prie de me mettre en état de répondre à l'intérêt que Sa Majesté prend à ces braves officiers. »

Sur le rapport que fit M. de la Clochetterie, que la manœuvre et le dévouement de M. de Ro-

silly, commandant le lougre le *Coureur*, l'avoient empêché d'avoir un combat trop désavantageux, cet officier reçut la croix de Saint-Louis pour récompense de sa valeureuse résistance contre un ennemi supérieur, et eut la promesse d'un commandement à son retour en France.

Le gouvernement anglois récompensa aussi les capitaines de l'*Aréthuse* et de l'*Alerte* pour leur bonne conduite.

L'amiral Keppel n'avoit fait que le signal *de lui amener les vaisseaux chassés*; mais pour éviter le reproche qu'on auroit pu lui faire que ses bâtiments avoient tiré les premiers et qu'ainsi il avoit commencé les hostilités contre ses instructions, il dit alors, dans son rapport à l'amirauté du 18 juin, qu'il avoit arrêté la *Licorne* parce qu'elle avoit tiré sur les vaisseaux anglois, ainsi que le *Coureur*, et qu'il avoit fait subir le même sort à la *Pallas*, en représailles de la conduite de la *Licorne*. (On a vu cependant que les Anglois avoient tiré les premiers). Pour mieux prouver qu'il n'avoit pas été dans l'intention de commencer les hostilités, l'amiral Keppel laissa librement passer au travers de son escadre les bâtiments marchands françois, sans même les arrêter pour les visiter.

L'amiral Keppel, informé que l'escadre que

l'on armoit à Brest étoit de trente-trois vaisseaux, se hâta d'aller à Portsmouth, où il mouilla le 26 juin pour y prendre un renfort de douze vaisseaux.

La France considérant l'agression des Anglois contre les frégates comme déclaration de guerre, fixa la date du commencement des hostilités à celle du 17 juin, jour du combat de la *Belle Poule*.

Le 9 juillet, l'amiral Keppel sortit de Plimouth avec trente vaisseaux.

Sortie de M. d'Orvilliers, 18 juillet.

Le 18, M. le comte d'Orvilliers mit à la voile de Brest avec trente-deux vaisseaux, dont trois vaisseaux de cinquante ne pouvoient entrer dans l'ordre de bataille.

Le lendemain, la corvette le *Lively*, de vingt canons, fut chassée et jointe par les frégates de l'escadre; la *Surveillante*, commandée par M. du Couedic, lui parla la première en françois, lui enjoignant de mettre en panne et d'attendre l'escadre; le capitaine Biggs répondit en anglois : *Sur mon honneur, je n'entends pas le françois.* La *Surveillante* l'ayant dépassé, M. le chevalier de Kersaint, qui commandoit l'*Iphigénie*, et qui suivoit de très-près, se trouvant par son travers, fit au *Lively* la même injonction que M. du Couedic; mais n'ayant pas ob-

tenu une meilleure réponse, il lui envoya sa bordée; le *Lively* amena son pavillon et ses voiles sans riposter. M. du Couedic, étonné de cet acte d'hostilité, fut à l'instant à bord de M. d'Orvilliers, pour avoir des instructions en cas de pareilles rencontres. Ce ne fut qu'alors seulement, quoiqu'en découverte, qu'il apprit la déclaration de guerre, et qu'elle fut annoncée à toute l'escadre, dont la plus grande partie des capitaines l'ignoroient. M. de Kersaint étoit du petit nombre qui en étoit instruit.

Le 23, le temps étant mauvais, gros vent d'ouest par grains, l'escadre françoise découvrit dans un éclairci l'escadre angloise sous le vent, à l'entrée de la nuit; on étoit alors à trente lieues d'Ouessant : les deux armées couroient bâbord amures sous les huniers avec deux ris pris; les Anglois à trois lieues sous le vent. M. d'Orvilliers fit le signal de ralliement; la nuit fut mauvaise, les vents variables par grains; un virement de bord se fit en en faisant courir l'ordre par les frégates; mais trois vaisseaux arriérés, le *Duc de Bourgogne*, l'*Alexandre* et le *Dauphin royal*, ne furent point prévenus du mouvement, et au jour du lendemain 24, on n'aperçut que le *Dauphin royal* qui rallia. M. d'Orvilliers envoya reconnoître l'ennemi par la fré-

gate la *Sensible*, commandée par M. le chevalier de Marigni, et apprenant que l'ennemi étoit plus fort que lui, manœuvra pour faciliter le ralliement du *Bourgogne* de quatre-vingts, et de l'*Alexandre* de soixante-quatre, afin d'être à peu près en nombre égal avec les Anglois ; mais ces vaisseaux ne reparurent plus.

Le 25, les Anglois restoient toujours à l'est-sud-est à deux lieues et demie sous le vent.

Le 26, M. d'Orvilliers reçut un aviso avec une lettre du ministre, qui lui mandoit que l'amiral Keppel avoit trente vaisseaux, et que sa majesté *s'en rapportoit à sa prudence pour la conduite qu'il devoit tenir dans un moment où il avoit sous ses ordres toutes les forces maritimes dont la France pouvoit disposer.*

A ce mot de prudence, en face d'un ennemi qui manœuvroit depuis long-temps pour gagner le vent et engager le combat, M. d'Orvilliers, pour s'assurer de l'usage qu'il devoit faire d'une si grande responsabilité, envoya consulter M. le comte Duchaffault, commandant la seconde division, et M. le duc de Chartres, commandant la troisième : leur réponse, quoique ne s'étant point communiqués, fut unanime ; ils répondirent tous deux que ce qui pouvoit arriver de plus fâcheux aux armes du roi, seroit que son

pavillon, ayant été en présence d'un ennemi d'une force à peu près égale, se retirât sans l'avoir combattu.

M. d'Orvilliers, satisfait de ces sentiments, qui étoient si conformes aux siens, se décida à combattre malgré son infériorité de deux vaisseaux; car les trois vaisseaux le *Triton*, le *St.-Michel* et le *Fier*, avoient été reconnus trop mauvais voiliers pour être compris dans la ligne de bataille. En conséquence M. d'Orvilliers se prépara à attaquer le lendemain si le temps le permettoit.

Le 27 au matin, le temps s'étoit mis au beau; le vent étoit passé au nord, et malgré ses variations, et que la mer fût encore houleuse des mauvais temps précédents, l'armée françoise avoit conservé le vent, et couroit bâbord amures. L'escadre angloise étoit à deux lieues sous le vent, courant les mêmes bordées.

Sur les dix heures, M. d'Orvilliers fit faire un revirement de bord par la contre-marche vent arrière pour se donner le temps de bien former sa ligne. Les Anglois, d'abord en trois pelotons, déployèrent leur ligne, serrant le vent le plus qu'ils pouvoient, ce qui nuisoit beaucoup à la rectitude de leur alignement et à l'égalité de leurs intervalles; tandis que les vaisseaux fran-

çois, courant un quart largue, pouvoient avec facilité prendre leur alignement en conservant leurs intervalles : de cette différence il s'ensuivit que l'intention de M. d'Orvilliers de livrer un combat et de s'approcher de l'ennemi s'exécutoit en meilleur ordre.

Les armées en étoient là lorsque M. d'Orvilliers étant avec son major, M. du Pavillon, dans la chambre du conseil, M. Duplessis, son capitaine de pavillon, vint le prévenir que les Anglois viroient de bord et couroient sur l'arrière-garde françoise ; et que par le relèvement il étoit temps d'effectuer le mouvement que le général avoit projeté, et qu'on le pouvoit en virant lof pour lof tout à la fois. La manœuvre étoit hardie ; M. d'Orvilliers qui se voyoit au point qu'il avoit désigné pour engager le combat, l'approuve sans hésiter : elle s'exécute avec un ensemble et une précision rare (il étoit alors onze heures et demie). Bientôt la ligne est formée sur l'autre bord, c'est-à-dire bâbord amures dans l'ordre renversé, M. le duc de Chartres en tête. Les Anglois qui ne s'attendoient pas à une manœuvre si prompte et si bien exécutée, et qui avoient compté sur la supériorité de leur marche pour doubler, couper et réduire l'arrière-garde françoise, surpris de la voir si serrée et si bien alignée

qu'ils ne pouvoient espérer d'en venir à bout, furent obligés d'arriver en continuant bâbord amures sous le vent, ce qui, dès le début, leur donna beaucoup de désavantage. Pendant ce temps la ligne françoise conservoit toujours un quart largue pour hâter le commencement du combat, et se tenir toujours bien en ligne. Cependant les premiers vaisseaux de ligne tinrent trop le vent de façon que le combat, qui s'engagea à deux heures et demie, ne put commencer que par le *Saint-Esprit*, que montoit M. le duc de Chartres, encore à toute volée, parce que les Anglois se trouvant encore trop sous le vent, leur premier vaisseau de tête qui serroit le vent, ne passa qu'à grande distance, et ne put se trouver à bonne portée qu'au tiers de la ligne françoise; tant la nécessité, comme on l'a dit plus haut, où étoient les Anglois de tenir toujours le vent, nuisoit à tous leurs mouvements.

Cependant M. d'Orvilliers n'avoit en ligne que vingt-sept vaisseaux, dont seulement deux à trois ponts. Ces vaisseaux ne tiroient qu'avec dix-neuf cent soixante-quatre canons : la grosse mer nuisoit encore au succès de leurs premières batteries, parce que par l'inclinaison des vaisseaux, elles se trouvoient souvent si près de l'eau qu'on étoit obligé d'en fermer les sabords;

tandis que l'amiral Keppel avoit trente vaisseaux, dont sept à trois ponts, qui tiroient deux mille deux cent soixante-douze canons, dont rien ne gênoit le service, parce qu'étant sous le vent les premières batteries de ses vaisseaux ne pouvoient jamais être engagées à la mer; il avoit donc la supériorité de trois cent-quatorze canons; et comme il se trouva que quatre ou cinq vaisseaux de tête de la ligne françoise ne prirent pas part au combat, M. d'Orvilliers ne combattit bien réellement qu'avec vingt-quatre vaisseaux contre trente; mais la précision de ses manœuvres et de leur exécution lui valut pourtant l'avantage comme on va voir.

Les deux escadres se croisèrent de façon à ce que les deux arrière-gardes se trouvant combattre à très-petite portée, purent faire l'une et l'autre un feu très-vif et très-soutenu depuis deux heures et demie jusqu'à quatre heures et demie, ne gardant de voiles que ce qu'il falloit pour gouverner. L'amiral Hugues Paliser, qui commandoit l'arrière-garde angloise, montant un vaisseau à trois ponts, un autre vaisseau de même force et le dernier vaisseau de queue de sa division, mirent en panne par le travers des derniers vaisseaux de la division de M. Duchaffault, qui souffrirent beaucoup, surtout le *Dau-*

phin royal qui étoit serre-file, et qui eut à essuyer plusieurs bordées du vaisseau à trois ponts le *Formidable*, resté en panne à sa poupe (1). Avant que cette passade à bord opposé des Anglois fût terminée, M. d'Orvilliers jugeant que les vaisseaux anglois étoient beaucoup plus maltraités que les siens, résolut de poursuivre son avantage en combattant sur l'autre bord sous le vent, présentant ainsi une avant-garde de vaisseaux qui n'avoient pas souffert. Il fait en conséquence à quatre heures et demie le signal de virer de bord *vent arrière par la contremarche*. Ce signal ne fut aperçu que très-tard par les vaisseaux de tête qui, ayant fait trop de voiles, étoient trop éloignés : cependant M. le duc de Chartres comprenant l'intention du général, et voyant que cette nouvelle position qui le mettoit en tête, lui donnoit l'occasion de se distinguer, répéta ce signal à ses vaisseaux

(1) *L'Amphion*, petit vaisseau de 64, aussi de la division de M. Duchaffault, fut si maltraité, que quand la ligne angloise fut dépassée, se trouvant hors d'état de manœuvrer, il fut obligé de sortir de la ligne, faisant vent arrière, et fut relâcher à Brest, coulant bas d'eau. Presque tous les officiers furent tués ou blessés.

de tête, et même en l'appuyant de coups de canon ; mais voyant que le premier vaisseau par qui le mouvement devoit commencer ne l'exécutoit pas assez promptement, il se décida à faire la manœuvre indiquée, et à prendre ainsi la tête de la ligne. Il arriva donc et se mit à l'autre bord ; il fut suivi par quelques vaisseaux qui étoient derrière lui : enfin son mouvement fut aperçu par les vaisseaux de tête qui arrivèrent se couvrant de voiles pour reprendre leur poste en avant du *Saint-Esprit*, qui modéra sa voilure pour leur en laisser le temps. Cependant, par l'habileté des capitaines, la ligne se trouva parfaitement alignée beaupré sur poupe, dans l'ordre renversé courant un peu largue tribord amure : sa direction la portoit au vent de quelques vaisseaux anglois désemparés, démâtés ou dégréés, qui faisoient peu de chemin, d'autant plus que par l'effet naturel de la commotion excitée dans l'air par la vive canonnade, le vent avoit presque cessé, laissant pourtant la mer houleuse. Au signal de ralliement que fit l'amiral Keppel, les vaisseaux anglois qu'intimidoit l'aspect menaçant de la ligne françoise qui n'étoit pourtant plus que de vingt-six vaisseaux (par la retraite de l'*Amphion*), mirent en panne dans différentes directions,

s'occupant à réparer promptement ce qu'ils pouvoient de leurs manœuvres, et se préparant à se défendre contre une nouvelle attaque. Plusieurs de ces vaisseaux avoient perdu leurs mâts de hune. Un vaisseau à trois ponts étoit sans grand mât. Une partie des vaisseaux qui avoient suivi la même direction que l'amiral Paliser, voulant se rapprocher et secourir les vaisseaux tombés sous le vent, viroient encore, mais lentement, vent-arrière.

Ainsi cette escadre, forte de trente vaisseaux, alloit être très-probablement battue par une escadre de vingt-six vaisseaux, mais bien formée en ligne, dont les vaisseaux avoient conservé tous leurs mâts, toutes leurs voiles, commandés par des capitaines, et montés par des équipages déjà enivrés de leur premier succès, et qu'animoit encore l'espoir d'un triomphe presque certain; lorsque M. d'Orvilliers, retenu par les timides instructions qu'il avoit reçues, et fidèle au système de circonspection qui lui étoit expressément recommandé, ne voulant pas exposer son escadre aux chances d'une affaire de nuit, pendant laquelle ses vaisseaux se trouveroient forcés de combattre isolément un ennemi qui lui étoit supérieur en nombre, se décide, à l'entrée de la nuit, à faire le triste signal d'ar-

river par un mouvement successif; ce mouvement, en l'éloignant de l'armée angloise, lui donna encore le chagrin de voir plusieurs des vaisseaux ennemis qui avoient été désemparés, se dégager tranquillement, et échapper ainsi à la cruelle inquiétude qu'ils devoient avoir d'être incessamment coupés et pris. Telle fut la fin d'un combat qui promettoit devoir être si décisif en faveur des François, et qui auroit eu la plus heureuse influence sur les opérations d'une guerre qui ne faisoit que commencer.

Le vaisseau le *Dauphin royal*, qui, comme il a été dit plus haut, avoit beaucoup souffert des vaisseaux de l'arrière-garde angloise, entre autres du *Formidable*, resté long-temps à sa poupe, étoit tellement dégréé qu'il ne pouvoit suivre la ligne. Alors, M. d'Orvilliers ordonna que les deux frégates la *Concorde* et la *Surveillante* se tinssent auprès de lui pour lui porter secours. Les deux frégates restèrent donc de l'arrière avec le *Dauphin royal*, qui ne pouvoit faire de voiles, ayant besoin de donner du repos à son équipage réduit presqu'à moitié, dont une partie se reposoit, tandis que l'autre travailloit à réparer ses manœuvres. Le lendemain, ils se trouvèrent, à la petite pointe du jour, à vue et à très-petite portée d'une escadre qu'ils ne tar-

dèrent pas à reconnoître pour être celle des Anglois. Le *Dauphin royal* fait alors le plus de voiles qu'il peut, il parvient même à mettre ses bonnettes, pour s'éloigner au plus vite de l'escadre angloise, dont un seul vaisseau se détache pour lui donner chasse, ainsi qu'aux deux frégates que les Anglois, dans leur relation, ont qualifiées de vaisseaux : c'est probablement d'après cette erreur que le vaisseau, qui s'étoit mis d'abord en chasse, ne se voyant pas suivi, leva la chasse et rallia son escadre, qui, à la vérité, paroissoit plus maltraitée que la veille (1).

Par l'inspection du tableau (2) on peut voir premièrement, que les vaisseaux anglois étoient plus forts en batteries que les vaisseaux françois; secondement, que leur nombre en ligne étoit d'un sixième plus considérable, en remarquant que l'avant-garde françoise n'avoit pas donné; troisièmement, que, comparaison faite de vaisseau à vaisseau, et des pertes essuyées de part et d'autre, on ne peut s'empêcher d'être convaincu que la ligne françoise étoit mieux formée et mieux maintenue que la ligne angloise.

Ce qui doit surtout donner la preuve que les

(1) Raison de plus pour croire que si M. d'Orvilliers eût attendu au lendemain, la victoire étoit certaine.

(2) Voyez à la fin du volume.

Anglois ne s'attendoient pas à être attaqués si promptement, et qu'ils n'étoient pas préparés au mouvement si bien exécuté des François de virer lof pour lof tous à la fois pour engager l'action, c'est la quantité d'objets flottants qu'on trouva dans leurs eaux après le combat, comme canots, cages, mâts, matériaux de toute espèce, qu'ils avoient été obligés de jeter à la mer pour débarrasser leurs manœuvres et faire plus promptement leurs branle-bas. Il est en effet à remarquer que tous les commandants, M. d'Orvilliers lui-même, avoient manœuvré avec une habileté et une assurance qui eussent été bien étonnantes pour des officiers qui n'avoient pas navigué dans de grandes escadres depuis la paix de 1763, si l'on ne se rappeloit ce que nous avons dit plus haut sur les armées d'évolution que Louis XVI avoit introduites dans la marine, et auxquelles ces officiers étoient exercés. M. d'Orvilliers fut aussi parfaitement secondé par son capitaine de pavillon, M. Duplessis-Pascau, et par les grands talents de son major d'escadre, M. le chevalier du Pavillon, dont la mémoire sera éternelle dans la marine, pour ses belles conceptions de manœuvres et de signaux d'ordre en escadre.

M. d'Orvilliers rentra à Brest le lendemain du combat : les vaisseaux les plus maltraités étoient

la *Ville de Paris*, la *Couronne*, l'*Actif*. Il y eut cinq officiers tués et vingt-un de blessés.

Sur le rapport que le ministre de la marine fit au roi du combat d'Ouessant, Sa Majesté écrivit de sa main à M. d'Orvilliers la lettre suivante :

« J'ai reçu, Monsieur, avec bien du plaisir les nouvelles du combat que vous avez soutenu contre la flotte angloise. Vous avez bien justifié le choix que j'ai fait de vous, par votre belle conduite et les belles manœuvres faites. Je suis content de MM. les officiers et de toute la marine ; je vous charge de le leur témoigner Je suis bien fâché de la blessure de M. Duchaffault ; j'espère qu'elle n'aura pas de suites, et qu'il sera bientôt en état de reprendre ses services.

» Témoignez aux veuves et aux parents des morts combien je suis sensible à la perte qu'ils ont faite.

» M. de Sartine vous fera passer mes ordres ultérieurs ; je suis assuré de la manière dont ils seront exécutés. »

Cette lettre fut accompagnée de celle du ministre, qui annonçoit les grâces.

M. le comte d'Orvilliers fut fait grand-croix de l'ordre de Saint-Louis ;

M. le comte Duchaffault reçut une pension de 3000 liv. ;

M. le comte de Guichen fut fait commandant de l'ordre de Saint-Louis;

M. le chevalier Duchaffault ne pouvant plus servir, ayant eu une jambe emportée, reçut le grade de capitaine de vaisseau en retraite, et une pension de 1000 liv. sur les Invalides;

M. Dubois-Gheureau fut fait enseigne;

MM. de Monluchon et Duplessis-Pascau furent faits enseignes à prendre rang;

Vingt-huit lieutenants de vaisseau furent faits chevaliers de Saint-Louis; M. de Rivière fut fait lieutenant en second; plusieurs officiers de divers régiments d'infanterie, embarqués à bord des vaisseaux, eurent aussi des récompenses.

Le corps de la ville de Paris donna aussi des marques de sa munificence à l'équipage du vaisseau qui portoit son nom (la *Ville de Paris*); il envoya à M. de Guichen une somme de 30,000l. pour distribuer aux matelots, le priant de vouloir bien accepter, pour lui et ses descendants, le titre d'échevin à perpétuité.

La reine témoigna dans plusieurs occasions le vif intérêt qu'elle prenoit aux événements du 28 juillet, particulièrement à M. Duchaffault, dont la santé donnoit des inquiétudes, et dont le fils étoit tombé dans ses bras grièvement blessé: «Oh! dit-elle, que je le plains, ce pauvre M. Du-

chaffault ! je voudrois être petit oiseau pour l'aller soigner et lui servir de garde-malade. »

Le *Duc de Bourgogne* et l'*Alexandre*, qui s'étoient séparés le 23, rentrèrent à Brest le 31, n'ayant aperçu ni l'escadre angloise ni l'escadre françoise. M. le comte de Charite, qui commandoit l'un de ces vaisseaux, demanda que les causes de sa séparation fussent jugées par un conseil de guerre, jugement qui fut à son avantage.

L'amiral Keppel ne rentra à Portsmouth que le 30 août.

M. d'Orvilliers ayant fait réparer ses vaisseaux sortit de Brest avec trente vaisseaux; il resta à croiser entre Ouessant et les Sorlingues pour protéger l'arrivée des convois.

Après un mois de croisière, M. d'Orvilliers rentra, le 28 septembre, à Brest avec la frégate la *Junon*, commandée par M. le comte de Beaumont qui conduisoit à la remorque la corvette angloise le ***Fox***, capitaine Windson, dont il s'étoit emparé le 11 septembre, après un combat de trois heures et demie, et dont voici les détails.

Les deux frégates se rencontrent à quarante lieues S.O. d'Ouessant; elles courent à contrebord; le *Fox*, qui marche beaucoup mieux, envoie sa bordée à la *Junon*, qui riposte de la même manière. Aussitôt que M. le comte de Beaumont voit

qu'il peut porter sur la frégate angloise, il recommande à ses canonniers, bons tireurs, de s'appliquer à pointer juste plutôt qu'à tirer vite, ce qui est si bien exécuté que dès la première bordée la frégate ennemie est assez dégréée pour l'empêcher, dès ce moment, de faire beaucoup de voiles; alors M. de Beaumont veut l'approcher et lui passer au vent: voyant qu'il ne le peut encore, il arrive, faisant toujours diriger son feu sur la mâture de l'ennemi. Mais avant qu'il pût être par son travers, le *Fox* étoit arrivé tout plat dans l'espérance d'engager ses haubans dans le beaupré de la *Junon* et de la canonner ainsi de l'avant: M. de Beaumont, qui juge son intention, fait aussitôt le même mouvement, ce qui met tout de suite les deux frégates par le travers l'une de l'autre, courant vent arrière. Dans cette position, les mâts de hune du *Fox* sont abattus, ainsi que ses bas-mâts dont les haubans tombent à la mer. M. de Beaumont, qui voit cela, change la direction de ses boulets, et les fait porter sur les batteries de l'ennemi, et y fait un tel ravage que bientôt le *Fox*, dont le pont étoit déjà encombré par les débris de ses mâts et de leurs agrès, ne peut plus manœuvrer. Son feu diminue sensiblement; il ne peut plus se défendre, et veut amener son pavillon; mais n'ayant plus de mât

qui puisse le porter, le capitaine est obligé d'en faire le signal avec son chapeau. La *Junon* l'ayant amarinée, la conduisoit à Brest lorsqu'ayant rencontré l'escadre de M. d'Orvilliers, elle fit son entrée triomphante au milieu de ses vaisseaux, comme il a été dit plus haut.

La *Junon* avoit perdu quatre hommes et en avoit eu quinze de blessés; le *Fox*, bien plus maltraité, eut onze hommes tués et trente-cinq blessés, parmi lesquels étoit le capitaine Windson, qui eut un os de l'avant-bras fracassé, et qui, malgré deux autres blessures qu'il avoit reçues dans le combat, n'avoit pas quitté son poste ni discontinué de donner ses ordres. Arrivé à Brest, il y reçoit l'accueil le plus flatteur. M. de la Porte, intendant de la marine, veut le loger, et le traite splendidement. M. de Beaumont, qui alloit le voir tous les jours, lui fait toutes les offres de services. Enfin le capitaine Windson fut si touché de l'accueil qu'on lui faisoit à Brest, ainsi qu'à son état-major, que, ne pouvant écrire à cause de sa blessure, il en fit instruire l'amirauté par une lettre de son lieutenant, en date du 30 mai.

Lorsque le capitaine Windson fut assez bien rétabli pour pouvoir voyager, il reçut la permission de retourner en Angleterre, où sa présence étoit nécessaire pour le procès de l'amiral Keppel

et du contre-amiral Paliser. Son épée lui fut rendue, avec l'autorisation du Roi, par M. le vicomte de Beaumont, qui reçut, pour récompense de s'être emparé d'une frégate ennemie, la promesse du commandement d'un vaisseau; ses officiers obtinrent aussi des marques de satisfaction.

Pendant qu'on radouboit la *Belle Poule,* M. de la Clochetterie, à qui on en avoit conservé le commandement, se rétablissoit de ses blessures.

Le chevalier de Capellis, qui étoit embarqué sur cette frégate lors de son combat, eut le commandement de l'*Alerte*, qui avoit été prise deux mois après son combat avec M. de Rosilly.

On établit plusieurs croisières pour protéger le commerce françois, et courir sur les corsaires.

Le 20 septembre, M. de Ligondès, commandant le vaisseau françois le *Triton*, sur le cap Finistère, rencontre le vaisseau anglois le *Jupiter,* de même force, et une frégate; il les attend, en manœuvrant toujours, pour se tenir au vent de ces forces supérieures. Le combat dure quatre heures et demie; la frégate, très-maltraitée, prend la chasse avant la fin du combat, et le vaisseau anglois plioit déjà sous le feu du *Triton*, lorsque la nuit mit fin au combat, resté tout à l'avantage de M. de Ligondès, qui reçut une blessure.

Le comte de Kersaint, qui s'étoit déjà fait re-

marquer par son activité et la prise de plusieurs corsaires, ayant obtenu de faire doubler en cuivre la frégate l'*Iphigénie* qu'il commandoit, partit pour l'Amérique, où, à peine arrivé, il s'attira la réputation de bon manœuvrier, en s'emparant, après une chasse de quarante-huit heures, de la *Cérès*, frégate de dix-huit canons, qui avoit valu, par sa marche, un grand nombre de prises à son commandant (le lieutenant Dacres, redouté aussi par son activité.)

A la fin de décembre, deux bâtimens anglois, échoués à marée basse près de Calais, sont attaqués par des volontaires de la marine, contre lesquels ils se défendent jusqu'à la marée montante, que l'un d'eux, *lady Sophie*, parvient à se déséchouer. L'autre bâtiment alloit en faire autant, lorsqu'un capitaine marchand (M. Lami, de Calais), se jette, quoique sans armes, dans un petit bateau pour poursuivre *lady Sophie*. MM. de Saint-Priest et de Bouillé, cadets gentilshommes dans Vexin, témoins de ce trait de bravoure, se joignent à lui, suivis de quelques soldats de la garnison, qui, forçant tous de rames, arrivent jusqu'à *lady Sophie*, et la prennent à l'abordage malgré sa résistance.

Le roi récompensa cette action d'intrépidité en faisant remettre une épée montée en or au ca-

pitaine Lami, et en faisant sous-lieutenants MM. de Saint-Priest et de Bouillé.

Le vaisseau le *Vengeur* de conserve avec la division de M. de la Clochetterie, rentra, le 4 novembre, après un mois de croisière, ayant pris ou détruit plus de dix corsaires. M. de la Clochetterie obtient un congé. Le commandement de la *belle Poule* est donné provisoirement à M. de Sercey, qui lui avoit porté secours après son combat contre l'*Aréthuse*. M. de la Clochetterie, après avoir été quelque temps dans sa famille, vint à Paris. Le ministre de la marine le présenta au roi en même temps que M. d'Orvilliers et autres officiers qui s'étoient distingués dans la campagne. Un jour qu'il étoit chez M. le comte de Maurepas, le roi y vint à son ordinaire. M. de la Clochetterie y faisoit une partie de piquet. Son adversaire lui dit : Vous avez de beaux jeux. — Oui, toujours beau jeu partout, dit le roi ; mais, M. de la Clochetterie, j'ai des reproches à vous faire; je ne vous savois pas si inconstant. — Comment, Sire, aurois-je pu mériter...?—Oui, je sais que vous êtes infidèle à la *belle Poule*. —Moi, Sire !—Ne cherchez pas à vous défendre, je sais que vous la quittez pour un vaisseau de 64. — Alors M. de la Clochetterie se jette aux pieds du roi qui le relève avec bonté.

Au mois de janvier, M. de la Clochetterie, empressé de venir commander le *Triton*, dont le roi lui avoit donné le commandement avec tant de bonté, obtint de faire passer sur le vaisseau son équipage de la *belle Poule*. M. de Kerandron, resté estropié du bras gauche, s'embarqua avec lui.

On avoit formé plusieurs divisions pour les colonies. M. le comte de Grasse étoit parti pour les îles du Vent, le 6 janvier 1779, avec quatre vaisseaux et quatre frégates. 1779.

M. de la Motte Picquet, avec la même destination, partit le 14 janvier, commandant une division de six vaisseaux.

M. le marquis de Vaudreuil s'embarqua le dernier. Sa destination étoit pour le Sénégal, et sa division étoit composée de deux vaisseaux, le *Fendant*, de 74, qu'il commandoit, le *Sphinx*, de 64, commandé par le vicomte de Soulanges, et de six frégates. M. le marquis de Vaudreuil, après quinze jours de traversée, arrive, le 30 janvier, devant le fort Saint-Louis, situé sur la rivière le Sénégal, et qui n'est séparé de la mer que par une langue de sable fort étroite dont l'embouchure est à trois lieues de l'île Saint-Louis, où est le fort. M. de Vaudreuil, après avoir embarqué et expédié ses troupes de débar-

quement sur une petite escadrille formée de chaloupes et de petits bâtiments, s'approche de la côte et canonne le fort et la ville par terre et par mer. Le gouverneur, Robert Henston, surpris par une attaque aussi vive et aussi imprévue, n'ayant qu'une foible garnison, propose une capitulation qui est signée le 31 janvier. M. le marquis de Vaudreuil transporte les prisonniers à l'île de Gorée, où il installe M. le comte de Lauzun en qualité de gouverneur des établissements françois à la côte d'Afrique.

Conformément à ses instructions, il confie le reste de ses opérations à la côte d'Afrique à M. le vicomte de Pontevez, commandant la frégate la *Résolue*, faisant partie de l'expédition, et fait route avec *le Sphinx* pour les îles du Cap Vert, afin d'y prendre des rafraîchissements et d'y faire des vivres; ses équipages prennent en même temps le germe d'une maladie contagieuse qui lui enlève beaucoup de monde pendant sa traversée.

M. de Pontevez s'occupant aussitôt du soin de remplir sa mission, commence le 11 février par s'emparer du fort de James, sur la rivière de Gambie; le 24 mars il prend celui de Bense sur la Sierra-Leone, en continuant toujours plus au sud. M. de Pontevez, au commencement

de mai, s'étoit rendu maître successivement de tous les établissements anglois sur les îles de Loz, de Tasso, de Bobs et de Tombo, et acheva ses rapides conquêtes par la prise du fort Slondi, qui se rendit le 24 mai.

Cette expédition fut conduite avec tant d'activité et poussée avec tant d'impétuosité, que l'ennemi, surpris partout, avoit eu à peine le temps de se mettre en défense, et qu'il n'y eut que six hommes tués et vingt-deux blessés. Les Anglois y perdirent vingt-deux bâtiments, partie armés en guerre, partie destinés pour la traite des nègres. La perte en argent fut de 22 millions.

Avant d'aller plus loin, il faut parler ici de quelques combats particuliers qui s'étoient passés pendant ce temps sur les côtes du continent.

La frégate l'*Oiseau*, de vingt-deux canons de 8, sortie de Brest en même temps que la division de M. d'Orvilliers, pour escorter un convoi allant à Saint-Malo, étoit près de l'île de Bas, lorsque M. le chevalier de Tarrade, qui la commandoit, aperçoit derrière lui un gros bâtiment, qu'il reconnoît être une grosse frégate angloise qui lui donnoit la chasse et devoit bientôt le joindre. Malgré son infériorité, M. de Tarrade se décide

à aller le combattre pour sauver son convoi. En conséquence, après avoir fait signal à sa corvette de continuer avec le convoi en serrant la terre, il vire de bord sur l'ennemi et l'attaque. Le combat s'engage presque vergue à vergue; il essaye d'aborder, et reste un demi-quart d'heure accroché à la frégate angloise, lorsqu'écrasé par la supériorité du feu de l'ennemi, démâté de son mât d'artimon, et percé à l'eau par un grand nombre de boulets, M. de Tarrade amène son pavillon; et sa frégate hors d'état de manœuvrer est conduite à la remorque par la frégate l'*Apollo,* de vingt-six canons de 12, commandée par le capitaine Pownell. M. le chevalier de Tarrade avoit reçu plusieurs blessures pendant le combat, dont il avoit caché les premières, quoiqu'assez graves, pour ne pas inquiéter son équipage. Son état-major étoit composé de M. Baor, enseigne de vaisseau, MM. de Halcocq, Danier, Lecidée et Duclos, officiers auxiliaires, et de MM. de Belzim et Watrouville, gardes de la marine.

Sur le rapport du capitaine Pownell de la défense glorieuse du capitaine de l'*Oiseau,* M. le chevalier de Tarrade reçut à Plimouth la visite des chefs de la marine, qui lui témoignèrent toute la considération qu'ils avoient pour sa bravoure et la hardiesse de ses manœuvres. Ils lui

procurèrent, et à son équipage, tous les secours qu'ils pouvoient désirer. Les blessés furent particulièrement bien traités, reconnoissant en cela les attentions particulières qu'on avoit eues à Brest pour le capitaine Windson, qui, de prisonnier de M. de Beaumont, étoit devenu son ami.

Le 1er mars, le capitaine Favre, du Hâvre, commandant le corsaire le *Phénix*, de douze canons de 6, se trouve entouré par dix corsaires anglois qui, instruits de sa sortie et connoissant sa réputation, le guettoient pour l'attaquer et le prendre. Le capitaine Favre, après avoir fait amener deux de leurs bâtiments, se défend contre les huit autres assez long-temps, et ne se rend que lorsqu'il voit son bâtiment prêt à couler bas. Le roi, pour récompenser son courage, lui fit remettre une épée d'or et 200 liv. de pension.

Le 5 mars, le corsaire le *Commandant*, de Dunkerque, de douze canons de 4, capitaine Sager, prit le cutter l'*Alouette*, de vingt-six canons de 6; il reçut une épée de la part du roi. C'étoit la seconde action brillante de ce capitaine.

Le capitaine Mignard de Honfleur, commandant le corsaire la *Ville de Honfleur*, de quatorze canons de 4, attaqué le 19 par deux cor-

vettes angloises de seize canons, se défend pendant sept heures et demie en se battant des deux bords. Le roi lui envoya une épée pour récompense de son glorieux combat.

Le 18 mars, le capitaine de la frégate angloise l'*Aréthuse*, la même qui avoit combattu contre la *Belle Poule*, à la suite d'une chasse faite par la frégate l'*Aigrette*, commandée par M. de la Bretonnerie, se perdit dans la nuit sur les rochers de l'île de Moline, près d'Ouessant, à l'entrée du goulet de Brest.

Le 19 mars, le capitaine Ducassot, commandant le corsaire le *Duguay-Trouin*, conduisant une prise, se trouve entouré par trois cutters de 16, de 12 et de 10 canons. Après cinq heures et demie de combat, il s'en fait abandonner, conservant sa prise. Ce brave capitaine fut récompensé par le don que le roi lui fit d'une épée montée en or, et de 200 liv. de pension.

Le 4 mai, M. Blanchard, lieutenant de vaisseau, commandant la gabarre la *Dorade*, de quatorze canons de 4, est attaqué près de l'île de Rhé par un corsaire armé de six canons de 6, de deux caronnades et deux pierriers; après trois heures et demie de combat, le corsaire est forcé d'abandonner et de prendre chasse; et M. Re-

naudin qui, avoit remplacé M. Blanchard, put continuer sa route pour Bayonne.

Quelques jours après (le 21 mai), le chevalier de la Galissonnière, commandant la *Blanche*, frégate de vingt-six canons, convoyoit le navire l'*Hébé*, auquel il avoit donné un grelin en remorque, et le traînoit à sa suite afin de le rallier au gros du convoi. Ce grelin casse, et l'*Hébé* reste de l'arrière. La *Blanche* marchoit avec une telle vitesse, qu'elle étoit à deux milles du navire quand elle s'en aperçut. Alors elle diminua de voiles et chercha à se rallier; sur ces entrefaites, une voile ennemie fond sur l'*Hébé*, et dès qu'elle fut à portée de voix lui crie d'amener, avec menace de la couler bas dans le cas de refus. L'*Hébé*, qui comptoit cinquante canons au *Jupiter* qui parloit ainsi, est forcée d'obéir, mais elle le faisoit le plus lentement possible, pour donner le temps à M. de la Galissonnière d'engager le combat. Le capitaine anglois détache précipitamment douze hommes et deux officiers pour l'amariner. L'exécution étoit déjà faite lorsque la *Blanche* envoya ses premières bordées au *Jupiter;* le général anglois venoit d'être dangereusement blessé, lorsqu'il aperçut deux gros vaisseaux. Il fait serrer le vent et prend chasse. Sa prise le suivoit, mais M. de

la Galissonnière donne chasse à la prise et s'en rend maître sous la volée de l'Anglois qui, n'osant s'y opposer, continue de s'éloigner.

Cette action, passée en pleine mer, est une des plus brillantes de cette guerre, à cause de l'inégalité des forces. Le *Jupiter* avoit eu la maladresse de se laisser canonner par sa hanche, et fut si maltraité qu'il fut obligé de relâcher à Lisbonne afin de s'y réparer.

1779. Amériq. Il est temps maintenant de rendre compte de ce qui s'étoit passé en Amérique.

Le *Fendant*, qui avoit ordre d'aller à la Martinique, arrive à la Martinique le 15 mars 1779. Il y trouve M. d'Estaing. Mais avant d'entrer dans le récit des événements qui suivirent, il faut mettre le lecteur au fait de ce que M. d'Estaing avait fait depuis son départ de France, le 13 avril 1778.

D'abord, la diligence que M. d'Estaing avoit mise à son armement avait été remarquée, et doit faire exemple. Mais dans la traversée ce fut autre chose; M. d'Estaing, qui fut colonel d'infanterie, passionné pour la manœuvre, l'étoit également pour une nouvelle tactique et de nouveaux signaux. Parti de Toulon presqu'à l'insu des Anglois, il perd le temps à faire des évolutions au lieu de suivre sa route, et manque ainsi,

dès le commencement, le but pour lequel il avoit été armé si secrètement; celui de se rendre maître des opérations de terre et de mer en Amérique, en surprenant partout les Anglois dans ces contrées avec des forces supérieures. Quoi qu'il en soit, ce n'est qu'après une traversée de quatre-vingts jours, qui auroit dû être tout au plus de quarante à cinquante jours, que M. d'Estaing arrive enfin le 6 juillet, à l'embouchure de la Delaware, avec douze beaux vaisseaux bien équipés (*b*).

L'amiral Howe, prévenu par le général Clinton de la prochaine arrivée d'une escadre françoise, avoit quitté l'embouchure de la Delaware le 28 juin, avec neuf petits vaisseaux, et avoit été mouiller à Sandy Hook pour y prendre des troupes et les transporter à New-Yorck. Pendant ce temps, que faisoit M. d'Estaing, et que seroit devenue la petite division de l'amiral Howe, s'il fût arrivé seulement douze jours plus tôt? Mais sans s'arrêter à cette réflexion, il faut poursuivre; il faut voir comment M. d'Estaing manque une seconde fois l'occasion de s'emparer de l'amiral Howe et de sa petite division. Voici comment.

(*b*) Voir à la fin du volume.

Aussitôt que M. d'Estaing avoit appris la position de l'amiral Howe à Sandy Hook, il avoit fait route pour ce port, où il arriva le 11 juillet. Mais parce que le vaisseau qu'il montoit (le *Languedoc*) ne pouvoit franchir la barre de l'entrée de la rivière, il se laisse arrêter par cette difficulté; il quitte Sandy Hook et va mouiller à Shrewsbury, quelques milles plus au sud de Sandy Hook, quand avec onze vaisseaux (laissant le *Languedoc* dehors) il pouvoit pénétrer en rivière, prendre, brûler ou faire brûler les vaisseaux de l'amiral Howe, qui n'avoit pas encore eu le temps de se mettre en état de défense.

Après avoir perdu onze jours à Shrewsbury à faire de l'eau et du bois, M. d'Estaing retourna le 22 devant Sandy Hook; mais les Anglois avoient eu le temps de s'y préparer des moyens de défense en posant des batteries sur la côte et en armant en guerre des bâtiments marchands. Dans cette position, M. d'Estaing, ne pouvant plus attaquer l'amiral Howe, quitta Sandy Hook, et, de concert avec le général Sulivan, il alla se présenter devant Rhode-Island. Il mouille le 29 à Nassagansset; et les Américains qui étoient sur le continent, à la Providence, débarquent, sous la protection de son escadre, mille hommes de troupes à Rhode-Island.

Le 8 août, M. d'Estaing fait forcer le passage à l'embouchure de la rivière de Connecticut. Les Anglois se retirent dans le fort, et pour ne rien laisser aux François, ils brûlent, avant de se retirer, cinq frégates, deux corvettes et plusieurs magasins.

L'amiral Howe, renforcé de trois vaisseaux de l'escadre de l'amiral Byron, quitte Sandy Hook le 9 août, pour aller au secours de Rhode-Island.

M. d'Estaing en ayant eu connoissance le 10, coupe ses câbles, met à la voile en passant sous le feu des batteries du fort, et sort au devant des Anglois. Ce mouvement étonne l'amiral Howe, qui avoit espéré surprendre les François au mouillage.

Cependant les deux armées se préparoient à combattre lorsqu'un coup de vent survenu sépare les vaisseaux et les disperse. La tempête dure trois jours, et est si violente, que l'amiral Howe, qui avoit déjà quitté son vaisseau (l'*Eolus*) pour passer sur une frégate (l'*Apollo*), afin de mieux diriger son escadre pendant le combat, ne peut rejoindre l'*Eolus* qu'après le coup de vent par lequel tous les vaisseaux des deux escadres furent désemparés.

Le *Languedoc*, principalement plus maltraité

que les autres, démâté de tous ses mâts, n'ayant plus de gouvernail, est attaqué le 13 par le *Nuova*, petit vaisseau de cinquante. Le capitaine (Dawson), qui le commandoit, profite de l'immobilité que lui présente la masse énorme du *Languedoc*, sans mâts et sans gouvernail, pour manœuvrer de façon à se tenir toujours à sa poupe, lui envoyant ainsi toutes ses bordées, sans que le *Languedoc* puisse lui riposter, que par ses quatre canons de retraite. Le *Nuova*, obligé de quitter à la nuit, revient le lendemain à la même place et avec le même avantage. Ses boulets, qui élongeoient le *Languedoc* de l'avant à l'arrière, étoient d'autant plus meurtriers qu'ils ne trouvoient aucune résistance en parcourant les ponts dégarnis de mâts et d'agrès de ce malheureux bâtiment, lorsque le 14, vers midi, la vue de deux vaisseaux qui venoient se rallier à leur général, forcèrent enfin le *Nuova* à lâcher sa proie et à prendre chasse.

Après le coup de vent, les escadres étoient en si mauvais état, qu'elles furent obligées d'aller, chacune de leur côté, se réparer. M. d'Estaing, forcé d'abandonner Rhode-Island, va mouiller à Boston le 28 août; l'amiral Howe à Newport.

Cependant le général Sulivan ne pouvant plus être secouru, avoit fait sa retraite de Rhode-

Island dans la nuit qui suivit le départ de M. d'Estaing, en si bon ordre que les Anglois ne purent l'entamer. Il sauva ses bagages, son artillerie et toute sa troupe, qui montra une grande fermeté, quoique la majeure partie se trouvât exposée au feu pour la première fois.

Le commodore Evans, commandant une division de vaisseaux anglois dans ces parages, devenu libre par la retraite de M. d'Estaing à Boston, s'empare des îles de Saint-Pierre et de Miquelon, établissement des François pour la morue. Il pille les magasins, détruit les ateliers, et chasse tous les François. Ce traitement si barbare fit présumer que l'intention de l'Angleterre étoit de garder ces îles à la paix.

M. d'Estaing étoit déjà en état de reprendre la mer, lorsqu'il apprit que l'amiral Byron s'étoit réuni à l'amiral Howe à Newport. Ne voulant pas se trouver en forces inférieures à la côte d'Amérique, il part de Boston le 4 novembre pour aller aux îles où s'étoient passés les événements suivants.

Le 22 août, la frégate la *Concorde*, de vingt-six canons, commandée par M. le Gardeur de Tilly, lieutenant de vaisseau, en atterrant à Saint-Domingue, voit près du vieux Cap François, la

Minerve, frégate angloise de même force, commandée par sir Jonh Scoth, qui s'approchoit, ignorant que l'on fût en guerre; M. de Tilly a la générosité de lui offrir une demi-heure pour se préparer. Le capitaine anglois répond qu'il est toujours prêt à soutenir l'honneur de son pavillon, et le combat commence. Après deux heures du feu le plus vif, la *Minerve* est obligée de se rendre après avoir perdu le double de monde que la *Concorde*.

M. de Tilly avoit deux de ses frères embarqués avec lui. L'aîné des deux, mortellement blessé, mourut quelques heures après le combat; le second étoit garde-marine; les autres officiers étoient MM. de Repinsigni, enseigne, blessé; Bergevin, Kirbiguer et Cordier, officiers auxiliaires.

A peine M. le marquis de Bouillé, gouverneur des îles sous le Vent, alors à la Martinique, est-il informé de la déclaration de guerre, que, pour assurer la libre communication des îles de la Guadeloupe et de la Martinique, il forme le projet de s'emparer de la Dominique. M. de Bouillé, sans se laisser effrayer par la difficulté, rassemble à la hâte, et dans le plus grand secret, dix-huit cents hommes et s'embarque avec eux, le 6 septembre, sur une petite escadrille composée de quatre corvettes de dix-huit et vingt

canons et quinze sloops (1). M. le marquis de Bouillé fait son débarquement à Grand-Baye. Le 7, à la petite pointe du jour, la batterie est emportée par M. de la Chaise, capitaine en second, qui, à la tête de trente chasseurs, entre dans la place par les embrasures, sans perdre un seul homme; le gouverneur Stuart, se voyant enveloppé et sans défense, capitule dès le soir même. M. de Bouillé, par la capitulation, assure aux habitants leurs mœurs et leurs usages jusqu'à la paix, et nomme gouverneur de la Dominique M. du Chilleau.

Un trait de courage et de patriotisme auquel ce siége donna lieu de la part d'un homme de couleur, mérite d'être raconté.

Un François, habitant de la Dominique, avoit un nègre que le gouverneur désigna pour être employé au service d'une batterie. Pendant l'attaque, ce nègre, au désespoir de se battre contre

(1) La *Tourterelle*, de vingt canons, capitaine, M. le chevalier de la Laurentie; la *Diligente*, de vingt canons, M. le vicomte du Chilleau; l'*Amphitrite*, de vingt canons, M. de Jossaud; l'*Etourdie* de dix-huit, M. de Montbar; et quinze sloops martiniquois.

M. de Bouillé avoit avec lui M. le vicomte de Damas, colonel d'Auxerrois; M. le marquis du Chilleau, colonnel de Viennois; et M. le comte de Tilly.

la nation de son maître, voyant le canonnier auquel il étoit attaché prêt à tirer sur les François, veut l'en empêcher. Le canonnier résiste, le nègre saute sur lui, le terrasse, court au-devant des troupes françoises, et se joint à elles pour enlever la redoute. M. de Bouillé, instruit de cette action, fait venir le maître du nègre et lui propose 4000 liv. pour la liberté de son noir. Le maître accepte, rend la liberté à son nègre et lui fait don des 4000 liv., prix de sa rançon.

Le 3 novembre, veille du départ des François de Boston, le commodore Hotham avoit quitté Sandy Hook pour aller à la Barbade, avec cinq petits bâtiments et cinquante-neuf transports, portant six mille cinq cents hommes de troupes. Marchant ainsi presque côtes à côtes sans se voir, les deux escadres essuyèrent le même coup de vent, qui causa une égale dispersion dans leurs vaisseaux, lorsque le 28 M. d'Estaing apprend par trois bâtiments du convoi anglois qui s'étoient égarés pendant la nuit, que l'ennemi est dans le voisinage. M. d'Estaing calculant faussement que sa destination est pour Antigues, fait porter sur cette île, passe trois jours vainement à attendre l'amiral Hotham, après quoi il remonte à la Martinique, où il apprend que cet amiral est depuis trois jours à la Barbade.

Si M. d'Estaing eût pris le large et donné chasse à la petite escadre du commodore Hotham, au lieu de rester stationné trois jours devant Antigues, il eût infailliblement pris ou dispersé l'escadre angloise, et Sainte-Lucie étoit sauvée; car sitôt l'arrivée du commodore Hotham à la Barbade, l'amiral Barington, qui déjà avoit deux mille hommes embarqués, partit aussitôt pour aller attaquer Sainte-Lucie, qui, par sa situation, étoit si essentielle à garder pour les intérêts du commerce françois, et où cependant on n'avoit laissé qu'une foible garnison.

L'amiral Barington qui avoit mis à la voile le 10 décembre, avec sept vaisseaux, débarqua le 12 aux gros-îlets de Sainte-Lucie quatre mille hommes, et vint mouiller et embosser ses sept vaisseaux au grand cul-de-sac de cette île, s'attendant à y être attaqué par des forces supérieures.

Mais M. d'Estaing, qui avoit tant de moyens d'être prévenu, et de s'opposer à cette descente, ayant aussi des projets d'attaque qu'il vouloit cacher, avoit si bien mis embargo sur tous les bâtiments, et négligé de placer des frégates d'observation, que ce n'est que le 14 qu'il apprend et le mouvement des Anglois, et leur débarquement le 12 à Sainte-Lucie. Il part à l'instant avec toutes ses forces. Sa sortie est aussitôt signalée

par les frégates ennemies; l'amiral Barington, qui n'avoit que sept vaisseaux à opposer à toutes les forces réunies des François, redouble d'efforts pour sa défense. Il avoit posé des batteries sur la côte; il les rapproche, il resserre sa ligne d'embossage, et place ses bâtiments entre lui et la terre pour les protéger, et afin de pouvoir employer leurs équipages au service des batteries de la côte, ou en remplacement de ceux qui pouvoient manquer à bord des vaisseaux de guerre; enfin l'amiral Barington est en mesure sur tous les points pour résister à une attaque qu'il avoit prévue.

M. d'Estaing arrive le 15 devant la ligne des Anglois, et la canonne avec d'autant moins de succès, que le calme de la baie force ses vaisseaux à ne présenter que l'avant au travers de l'ennemi, ce qui porte le désordre dans sa ligne et dans ses manœuvres; il renonce à cette attaque.

Le 16, les troupes françoises, au nombre de six mille, que M. d'Estaing avoit réunies à la hâte sur des transports avant de partir, débarquent aux gros-îlets. Le 17, M. d'Estaing se dispose à aller attaquer le morne de la régie, situé en avant dans les terres. Les troupes étoient en marche lorsqu'une violente tempête les assaille pendant la nuit. Les colonnes perdent leurs guides

dans l'obscurité; elles s'égarent dans les bois, et peuvent à peine se réunir le 18 au matin, pour commencer l'attaque qui se fait partiellement et sans ordre. Les soldats, harassés par les fatigues de la nuit, engourdis par le froid, font d'inutiles efforts pour gravir le morne et escalader le fort, dont l'artillerie les couvre de mitraille : enfin, M. d'Estaing ordonne la retraite vers l'anse Chevalier, où étoit mouillée l'escadre françoise. Le 19 il fait reposer ses troupes; le 20 M. d'Estaing ayant fait une seconde tentative tout aussi inutile que la première sur la ligne angloise, se borne à croiser jusqu'au 27 que, désespérant de réussir par terre et par mer, il retourne à la Martinique, où il mouille le 29 au soir (1).

(1) M. de Bouillé devoit commander les troupes de terre dans cette expédition. Il étoit embarqué sur une frégate qui devoit le conduire à Sainte-Lucie; mais le capitaine ouvrant à une hauteur indiquée une lettre cachetée, y trouve l'ordre d'aller sur-le-champ croiser dans une direction opposée. Il y obéissoit, en témoignant à M. de Bouillé le regret qu'il avoit de ne pouvoir se rendre à ses instances; mais celui-ce se jette dans un frêle bateau bermudien qu'on rencontre, et arrive pour être témoin du désastre de M. d'Estaing. Ce général lui fait des excuses, et rejette tout sur un malentendu; mais personne ne fut la dupe de ses protestations; et l'on demeura convaincu qu'il avoit voulu

Le lendemain 30, le gouverneur françois, M. de Micoud, qui n'avoit que cent hommes de garnison, ayant perdu l'espérance d'être secouru, se vit contraint de capituler, après avoir été long-temps en présence de forces françoises de terre et de mer bien plus considérables que celles qui l'attaquoient.

Les Anglois, maîtres de Sainte-Lucie, en font aussitôt leur place d'armes, et le point de réunion de toutes leurs forces aux Antilles.

Le 6 janvier, l'amiral Byron, venant d'Amérique avec treize vaisseaux, réunit à Sainte-Lucie son escadre aux sept vaisseaux de l'amiral Barington; mais faute de troupes de débarquement, ne pouvant rien entreprendre sur les îles françoises, il se contente de croiser.

Par cette mesure, M. d'Estaing qui lui étoit bien inférieur en forces, se retira à la Martinique, où il passa cinq mois dans une profonde inaction, à laquelle l'arrivée de M. de Grasse, le 20 février, ne changea rien. Mais dans cet intervalle il s'étoit passé deux actions particulières, trop

---

écarter un jeune homme qui l'offusquoit par la brillante réputation qu'il venoit d'acquérir; réputation qu'il ne vouloit pas augmenter en lui faisant partager un triomphe qu'il croyoit certain.

remarquables pour ne pas en rendre compte.

M. le chevalier de Grimouard, dont le nom est si recommandable dans la marine, commandant la frégate la *Minerve*, en sortant de la baie des Bayadères, à la côte septentrionale de Saint-Domingue, est chassé et joint par le vaisseau le *Rubis* de soixante-quatre, et la frégate le *Lawsaff*, de vingt-huit. Il passe d'abord à portée du vaisseau, et après avoir échangé une bordée avec lui et l'avoir dégréé, il attaque la frégate et la combat pendant trois quarts-d'heure; il la dégrée pareillement, et la désempare au point de réduire son feu. Pendant ce dernier combat, le *Rubis* s'étoit réparé; il le voit arriver sur lui, et l'action alloit recommencer plus vivement que jamais de la part de M. de Grimouard, lorsqu'il aperçoit au large deux nouveaux vaisseaux ennemis (le *Bristol*, de cinquante canons, et l'*Eolus*, de trente-deux), qui avançoient forçant de voiles, pour soutenir le *Rubis*. La partie n'étoit plus tenable, et l'habileté consistoit alors à échapper. M. de Grimouard ne perd pas un moment. La nuit étoit obscure; il en profite, prend chasse et manœuvre avec tant d'adresse que, par l'habileté de sa marche et de sa fausse route, les Anglois le cherchoient encore le lendemain sur la côte, lorsqu'il étoit bien loin d'eux sur l'île d'Ina-

gue, s'emparant d'un corsaire de vingt canons et de cent hommes d'équipage (1).

Le 8 février, M. le Gardeur de Tilly, commandant cette même *Concorde* avec laquelle il avoit pris auparavant la *Minerve* dont il vient d'être question, faisoit route pour l'Europe avec un convoi. Dans un violent orage, le tonnerre tombe à son bord, abat son grand mât et lui blesse plusieurs hommes. La commotion est si forte qu'elle délie le bâtiment qui fait aussitôt quinze à seize pouces d'eau à l'heure. M. de Tilly, pour le soulager, fait jeter douze canons de sa batterie à la mer. Dans cette situation, il rencontre, le 16, un corsaire et s'en empare. Le 18, il est joint par la frégate angloise, le *Congrès*, de même force que lui; M. de Tilly, malgré son désavantage, engage le combat, et quoique grièvement blessé, il continue à donner ses ordres, et oblige son ennemi à l'abandonner, après trois heures d'engagement (2).

Le 15 mars, le *Fendant* et le *Sphinx* arrivèrent à la Martinique ayant perdu trois cent soixante-quatre hommes de leurs équipages, par

(1) M. de Saint-Julien étoit le second de M. de Grimouard.

(2) M. de Linière étoit son second.

suite de la maladie qu'ils avoient prise aux îles du Cap Vert. Après les avoir renouvelés, ils se joignirent à l'escadre de M. d'Estaing.

M. d'Estaing, informé que l'amiral Byron a quitté Sainte-Lucie pour aller escorter un convoi, profite de son absence pour envoyer M. le chevalier Durumain, lieutenant de vaisseau, attaquer Saint-Vincent, avec cinq petits vaisseaux, le *Lively*, trois corvettes et une goëlette et trois cents hommes de troupes réglées et de milice. M. Durumain débarque le 16 à Saint-Vincent; le gouverneur surpris ne peut se défendre et capitule le lendemain 17.

M. de la Motte-Piquet, venant d'Europe avec un convoi, mouille avec six vaisseaux à la Martinique le 20 juin.

M. d'Estaing se trouvant alors en force, part de la Martinique le 30 juin, se dirigeant sur l'île de la Grenade, avec tous ses vaisseaux. Il fait son débarquement, et lui-même à la tête des troupes qu'il a débarquées, il force les retranchements, pénètre jusqu'au fort principal de l'île, et contraint le commandant (le lord Maccartney) à se rendre le 4 août. Les François trouvèrent dans le port trente bâtiments, dont plusieurs étoient chargés.

L'amiral Byron, de retour à Sainte-Lucie, ap-

prend que la Grenade est attaquée. Trompé en passant devant la Martinique par les pavillons amiraux qu'on avoit mis au haut des mâts des bâtiments marchands pour abuser l'ennemi, il croit que M. d'Estaing n'a pas toutes ses forces avec lui, et se dirige sur la Grenade.

Il arrive le 6 au soir devant la baie Saint-Georges formé en ligne de bataille bâbord amure le plus près du port possible, tant il s'attendoit à n'avoir affaire qu'à une petite partie de l'escadre françoise. M. d'Estaing, informé la veille au soir de l'approche des Anglois, appareille pendant la nuit, sort à leur rencontre, et à la petite pointe du jour le combat étoit engagé, lorsque le jour étant venu, vient détromper l'amiral Byron; et lui fait apercevoir que c'est à toutes les forces des François qu'il va avoir affaire : tout en continuant l'action qu'il ne peut faire cesser tout à coup, il manœuvre de manière à s'éloigner peu à peu, et à se rapprocher de son convoi.

Les Anglois n'avoient cependant que quatre vaisseaux de moins que les François, et ils avoient l'avantage d'être tous réunis et bien formés, tandis que l'escadre françoise, qui avoit appareillé pendant la nuit, et qui avoit été contrariée par les courants, l'étoit si peu, qu'elle n'eut d'abord

que quinze vaisseaux qui purent prendre part au commencement de l'action, et que des dix autres, il y en eut quatre qui ne purent même combattre à leur poste que fort tard; savoir, l'*Annibal*, le *Réfléchi*, le *Vengeur* et le *Marseillois*.

Cependant l'amiral Byron ayant changé de bord par la contre-marche vent-arrière sitôt qu'il s'étoit aperçu de son erreur, les vaisseaux de son arrière-garde avoient beaucoup souffert en passant sous le feu le plus vif de l'ennemi. Le feu, commencé à sept heures et demie, avoit cessé un instant à midi, parce que l'escadre angloise serroit le vent forçant de voiles pour se rapprocher de son convoi, et que l'escadre françoise, de son côté, étoit obligée d'arriver pour rallier les vaisseaux de son escadre qui n'avoient pu entrer en ligne. Enfin le feu reprend; M. d'Estaing fait revirer vent devant tout à la fois, afin de pouvoir couper les vaisseaux désemparés de l'arrière angloise, le *Craffort*, le *Cornwallis* et le *Lion*, qui dérivoient et se séparoient de leur escadre, lorsque l'amiral Byron, inquiet tout à la fois de ses vaisseaux et de son convoi, se décide à abandonner les vaisseaux pour courir après le convoi et le sauver. C'en étoit fait; M. d'Estaing n'avoit plus qu'à continuer à s'élever en échiquier, et il étoit maître de

ces vaisseaux, et peut-être même encore de plusieurs bâtiments du convoi, quand tout-à-coup il change de manœuvre, se met en ligne, et par ce moyen fait perdre tout de suite trois quarts de vent à son arrière-garde, ce qui donne le temps aux trois vaisseaux ennemis de lui échapper. Les deux moins maltraités vont rejoindre leur escadre, et le troisième (le *Lion*) se retire à la Jamaïque; et au lieu de poursuivre l'amiral Byron, qui étoit assez empêché avec son grand convoi, M. d'Estaing rentre à la Grenade, au fort Saint-Georges, où il est reçu avec acclamation par les soldats et par les habitants françois, qui, du haut des mornes, avaient été témoins du combat; mais il n'en fut pas de même des officiers de la marine qui, jugeant mieux des choses, avoient à joindre au regret de voir que leur général n'avoit pas su profiter de sa position, celui que leur causoit la perte de plusieurs de leurs camarades, parmi lesquels il y avoit les officiers les plus distingués. MM. Champarin, Feron du Quioge, capitaines de vaisseau; de Montaut, les deux frères Gotho l'aîné, et le chevalier de Gotho, de Marigni, Jaquelon, Carsapedon, sous-lieutenants de vaisseau; Buisson, officier auxiliaire.

M. d'Estaing, après avoir passé dix jours à la Grenade, donne le commandement de cette île

à M. de Duras, et sort enfin pour se mettre à la poursuite des Anglois. Il passe à la Martinique pour y prendre des troupes; il en prend encore à la Guadeloupe, et se présente le 22 juillet à Saint-Christophe. L'escadre de l'amiral Byron y étoit si bien embossée, que ne pouvant raisonnablement faire aucune attaque sur cette île, M. d'Estaing prend le parti d'aller à Saint-Domingue. Il réunit un grand convoi, qu'il fait partir pour l'Europe, le 20 août, sous l'escorte d'un vaisseau (le *Protecteur*) et de trois frégates. La saison, déjà trop avancée, cause la perte et la dispersion de ce convoi. Plusieurs bâtiments font naufrage ou sont pris aux atterrages d'Europe: le *Protecteur*, ayant seulement quatre vaisseaux de son convoi avec lui, arrive en France le 15 septembre, coulant bas d'eau.

M. d'Estaing, qui étoit sorti avec toute son armée pour escorter à quelque distance le convoi d'Europe, prend sur lui de faire route pour la Géorgie. Nous disons *prend sur lui*, car en effet c'étoit contraire à ses instructions, datées du 27 mars, et que M. de la Motte-Piquet lui avoit apportées de France le 27 juin. Ces instructions, dont le général gouverneur avoit le double, portoient que l'amiral françois avoit ordre, premièrement de détacher sans différer trois vais-

seaux de ligne et deux frégates sous les ordres de M. de la Motte-Piquet, pour aller prendre la station de Saint-Domingue; deuxièmement, de laisser dans l'hivernage à la Martinique huit vaisseaux de ligne, sept frégates, trois corvettes et un cutter sous le commandement du comte de Grasse, pour agir de concert avec M. de Bouillé; troisièmement, de faire sans perdre de temps son retour en Europe par Saint-Domingue avec les douze vaisseaux qu'il avoit emmenés avec lui, et tous les bâtiments marchands qui seroient prêts à venir en France. M. d'Estaing n'avoit-il pas fait tout le contraire de ce qu'il devoit faire? Il avoit beaucoup compromis les intérêts du commerce, en confiant les bâtiments marchands à l'escorte d'un seul vaisseau au lieu de douze, et en abandonnant les îles aux forces supérieures de l'amiral Byron. Pourquoi cela? C'est que M. d'Estaing avoit projeté depuis long-temps une expédition à Savannah, où M. d'Estaing, qui se croyoit aussi bon général de terre que de mer, se promettoit un double triomphe.

Aussitôt que la déclaration de guerre de l'Espagne, du 17 juin, fut connue à la Havanne, le général espagnol, don Galves, qui en étoit gouverneur, fit toutes ses dispositions pour aller attaquer les postes des Anglois au Mississipi; et

le 7 septembre il s'étoit déjà emparé des trois principaux forts que les Anglois y avoient construits, et en avoit ravagé les établissements.

Avant de suivre M. d'Estaing en Géorgie, il est nécessaire de jeter un coup-d'œil sur cette partie des États-Unis.

Un corps de troupes angloises avoit pris possession de Savannah le 26 décembre 1778, tandis qu'un autre corps pénétroit dans la Floride occidentale. Ces troupes s'étoient réunies ensuite sous les ordres du général Prevot, et avoient marché le 12 mai 1779 sur Charles-Town; mais le général anglois ayant été informé que des renforts avoient mis cette partie de la colonie en défense, et que des troupes américaines s'avançoient pour lui couper la retraite, il se retira à l'île Saint-Jean, peu éloignée de la côte, afin de conserver ses communications avec la Géorgie; et il y étoit encore et n'avoit pas repris l'offensive quand l'armée françoise y arriva.

M. le comte d'Estaing, après s'être entendu avec le général américain Lincoln, étant venu mouiller, le 9 octobre, avec quarante bâtiments environ à Saint-Augustin, vis-à-vis la barre de la rivière de Savannah, reçoit un coup de vent qui désempare plusieurs de ses vaisseaux. Le débarquement ne peut commencer que dans la nuit

du 11 au 12 : il se fait à l'aide de petits bâtiments à Beaulieu par le passage *Dassabaw*, à treize milles de la ville de Savannah.

Les frégates françoises prennent possession des passages et des forts situés aux embouchures de la rivière, dont le général Prevot, après avoir fait retirer les détachements et enclouer les canons, s'étoit retiré lui-même, se repliant sur les fortifications.

Le 14, le général Lincoln fait sa jonction avec quinze cents hommes. Le 15, les troupes françoises, avec un corps de cavalerie légère, commandé par le comte Paulauski, Polonois, sous les ordres de Lincoln, attaquent les avant-postes anglois qui se retirent sous le feu de la place.

Le 16, M. d'Estaing envoie sommer le général Prevot de se rendre, lui faisant dire qu'il commande les mêmes troupes qui venoient de prendre la Grenade d'assaut, et de faire le lord Maccartney, son gouverneur, prisonnier! etc., etc.

Le général Prevot attendoit la division du colonel Maitland, dont il n'avoit pas encore de nouvelles. Quoique résolu de se défendre, il trouve bon de profiter de l'occasion du pourparler pour gagner du temps. A midi, le colonel Maitland, avec mille hommes, arrive, en passant sous le feu des batteries américaines. Cependant

le général Prevot, toujours afin d'avoir plus de temps pour faire ses dispositions de défense, demande une trêve qui ne devoit finir que le 17 au coucher du soleil, et qui lui est accordée.

Le 17, à l'heure convenue, le général Prevot prévient M. d'Estaing qu'il est disposé à se défendre. Il fait tirer un coup de canon, accompagné d'acclamations, de houras, par les troupes de la garnison.

Les deux généraux, d'Estaing et Lincoln, se décidèrent à faire le siége de Savannah, malgré la supériorité des forces des assiégés, au nombre de sept mille six cent soixante-cinq, bien approvisionnés, tandis qu'ils n'avoient à leur opposer que six mille six cent vingt-quatre soldats, manquant d'affûts, ayant à lutter contre le service des munitions en tout genre, causé par l'éloignement de l'escadre françoise, et le défaut de fourgons d'approvisionnements du corps des Américains.

Les Anglois travailloient avec tant d'activité à leurs moyens de défense, qu'ils parvinrent à mettre, en très-peu de temps, dans la place, cent canons sur leurs affûts ; ce qui fit dire aux François que les batteries leur poussoient comme des champignons.

De leur côté, les Américains et les François

avançoient leurs travaux avec tant d'ardeur et de courage, que le 24, les sapeurs n'étoient plus qu'à trois cents verges des premières palissades de la place; enfin, dans la nuit du 3, les assiégeants commencèrent à bombarder, et au point du jour trente-deux pièces de canon des batteries de terre, seize à bord des vaisseaux embossés et neuf mortiers, tiroient sur la ville; mais au bout de trois jours, le feu, qui n'avoit pas discontinué, n'avoit encore eu d'autre effet que de brûler quelques misérables baraques de la ville et d'effrayer les femmes qui, par leurs cris, obligèrent le général Prevot de demander, le 6, à M. d'Estaing une trêve pour que les femmes, les enfants et les vieillards, pussent sortir de la place, ajoutant qu'il faisoit la même demande pour sa femme et ses enfants. M. d'Estaing et le général Lincoln se refusèrent à cette demande, espérant ainsi hâter la reddition de Savannah.

Cependant l'escadre, mouillée sans abri le long de la côte, ne pouvoit attendre encore longtemps dans cette position. Alors, M. d'Estaing, qui ne vouloit pas renoncer à son entreprise, pour la hâter se détermine à tenter l'assaut. Il se charge de la véritable attaque, et choisit un chemin couvert qui conduisoit à la redoute de la place. Il se met en marche. Du 9 au 10, les lignes angloises

sont attaquées avec impétuosité; la défense est aussi opiniâtre que l'attaque. Le capitaine anglois Tows, qui la commandoit, est tué sur les remparts; le capitaine Wickham le remplace. Les assiégeants et les assiégés sont quelque temps alternativement victorieux et repoussés. Deux fois le pavillon françois est placé sur la redoute; une fois même il l'est par M. d'Estaing. Enfin les assiégeants, qui jusqu'alors avoient été indécis sur le vrai point d'attaque, ne s'y trompent plus, et dirigent toutes leurs forces de ce côté-là. Les François et les Américains rivalisent d'ardeur; mais assaillis de tous les côtés par des forces supérieures, foudroyés du haut des remparts, M. d'Estaing ordonne la retraite. Il avoit reçu deux blessures pendant le combat. A la seconde, qu'il reçoit à la cuisse, ne pouvant plus se tenir, il dit aux soldats qui l'entouraient : Mes amis, attachez-moi sur mon cheval, et conduisez-moi à la redoute.

Le général Prevot consentit à une trêve pour enlever les blessés. A l'attaque de la redoute, il y eut quinze officiers tués, quarante-cinq de blessés, parmi lesquels furent MM. d'Estaing, de Fontange, le major-général de Bethisi Staderg, et le colonel Paulauski, qui mourut de ses blessures, quelque temps après. Les François y

perdirent sept cents hommes, et les Américains quatre cents. M. de Dillon prit le commandement de l'armée. M. d'Estaing ne pensa plus qu'au rembarquement, et les Américains à leur retraite, qui fut favorisée par un épais brouillard, qui dura trois jours.

Pendant le siége, le vaisseau le *Sagittaire*, de cinquante canons, s'étoit emparé du vaisseau anglois, l'*Expériment*, de même force, capitaine Jame Wasale. La frégate l'*Amazone*, de vingt-six canons de 12, commandée par M. de la Pérouse, prit le 11 la frégate angloise l'*Arriel*, moins forte qu'elle, mais qui fit une glorieuse résistance. Les frégates la *Cérès* et l'*Iphigénie* prirent quatre bâtiments chargés de vivres, d'habits et de souliers, destinés pour la garnison de Savannah; le *Lively* prit aussi deux autres bâtiments. Ces prises firent grand bien aux matelots et aux soldats françois, qui manquoient de tout.

Le 20 octobre on commença le rembarquement. Le 26, les vents devinrent si violents que l'escadre françoise fut obligée de mettre à la voile précipitamment, laissant à terre MM. le chevalier Durumain et de Noailles, employés en parlementaires pour l'échange des prisonniers. Trois corvettes furent laissées pour embarquer les effets

et les blessés. Elles ne mirent à la voile que le 2 novembre, et se rendirent à Charles-Town, où M. Durumain avoit ordre de les conduire.

Ce ne fut que le 1er novembre que M. d'Estaing se sépara de MM. de Grasse et de la Motte-Piquet. Il laissa à M. de Grasse trois vaisseaux, destinés pour la Chesapeak. M. de la Motte-Piquet devoit aller avec sept vaisseaux à la Martinique, et il s'y rendit.

M. d'Estaing fit ensuite route pour la France avec ses douze vaisseaux et l'*Expériment*, pris pendant le siége de Savannah. Il est reçu en triomphe à Brest, et part aussitôt pour Paris, marchant encore avec des béquilles.

La nouvelle de la défaite de M. d'Estaing à Savannah avoit été si agréable au gouvernement anglois, qu'il la fit annoncer au bruit des canons de la Tour de Londres et de Saint-James.

Le plan de la campagne de M. d'Estaing, à sa sortie de Toulon, étoit bien conçu, et le secret si bien gardé, que son escadre avoit déjà passé le détroit que les Anglois la croyoient encore destinée pour les côtes de Bretagne. Mais ce n'étoit pas assez, il falloit encore que sa traversée fût rapide. Les Anglois étoient maîtres de la mer dans les contrées d'Amérique, mais ils n'étoient pas en forces suffisantes pour résister à

celles que M. d'Estaing commandoit. Ainsi donc, inférieurs en nombre, surpris partout, ils auroient pu voir toutes leurs opérations de terre et de mer manquées, et leurs îles en danger, avant qu'ils se fussent trouvés en mesure de les garantir, si M. d'Estaing, comme nous l'avons déjà dit, n'avoit pas perdu un temps précieux à évoluer, et n'eût par là fait échouer ainsi tous les points majeurs qu'on avoit eus en vue, en l'armant si secrètement.

Des vaisseaux de la division de M. de Grasse, qui devoient aller à la Chesapeack, avant d'aller prendre la station des îles du Vent, le *Fendant*, commandé par M. le marquis de Vaudreuil, fut le seul qui s'y rendit. Il s'y trouva exposé à un froid si rigoureux, qu'il eut la douleur de voir périr dans des tourments affreux une partie de ses matelots, et tous les soldats blessés au siége de Savannah, qui avoient été embarqués à bord de son vaisseau.

Pendant que le *Fendant* passe l'hiver au milieu des frimas d'une côte où il ne trouve point d'abri, voyons ce qu'avoit fait M. de Grasse, que nous avons laissé, partant pour les îles du Vent. M. de Grasse ayant mouillé au Cap François avec cinq vaisseaux, avoit envoyé M. de la Motte-Piquet, le 24 novembre, au Fort royal de la

Martinique, avec les huit vaisseaux suivants : l'*Annibal*, l'*Artésien*, le *Réfléchi*, le *Robuste*, le *Magnifique*, le *Diadème*, le *Dauphin Royal* et le *Vengeur*, qui étoient dans un état affreux de délabrement d'agrès et d'équipages, suite de tout ce qu'ils avoient souffert à la côte de Savanah.

Ces vaisseaux étoient à se réparer lorsque, le 18 décembre, les vigies signalent un convoi poursuivi dans le canal de Sainte-Lucie par une escadre angloise. L'ardeur avec laquelle l'amiral Hyde Parker lui donne chasse dès qu'il l'aperçoit, ne peut être égalée que par la célérité avec laquelle M. de la Motte-Piquet appareille pour aller à la défense de ce convoi. Il n'y avoit dans le port que le seul vaisseau l'*Annibal* en état de sortir : M. de la Motte-Piquet se fait touer en embarquant ses poudres, il envergue ses voiles lui-même ; l'équipage venoit successiment à bord avec un grand nombre de volontaires des autres vaisseaux et des bâtiments marchands. Il *bordoit* avec ses voiles en les enverguant. Le danger du convoi et l'intrépide résolution de M. de la Motte-Piquet animoient jusqu'aux spectateurs. Enfin, l'*Annibal*, disposé au combat, arrive seul devant l'ennemi, et commence à tirer de droite et de gauche sur les vaisseaux anglois,

au milieu desquels il se précipite. Cependant le *Réfléchi*, commandé par M. de Cillard de Surville, et le *Vengeur*, dont le capitaine, malade, est remplacé par son second (M. le chevalier de Tournon), ayant appareillé avec la même précipitation que leur général, et qui, comme lui, étoient armés en grande partie par des volontaires, joignent l'*Annibal* déjà aux prises depuis assez long-temps avec trois vaisseaux anglois; mais quatre vaisseaux de l'escadre angloise s'apercevant de la manœuvre des deux vaisseaux françois, arrivent pour les attaquer. Ainsi s'engagea un combat de trois vaisseaux contre sept. Cette lutte si disproportionnée se trouve d'assez longue durée cependant, pour que M. de la Motte-Piquet en obtienne tout l'avantage qu'il s'en étoit promis : le convoi, composé de vingt-six voiles marseilloises et de la frégate l'*Aurore*, commandée par M. de Flotte qui l'escortoit, fut délivré, et put, à l'aide de cet audacieux combat, filer le long de la côte, et entrer dans le port, à l'exception de quelques bâtiments qui, s'étant trop laissé arriver, ne purent gagner la terre, et furent pris.

On raconta dans le temps que M. de la Motte-Piquet, emporté par l'ardeur du combat, voyant les Anglois, que l'approche de la nuit frustroit de

l'espérance de s'emparer du convoi, se retirer pour rallier leur escadre, au lieu d'en faire autant, et de songer à la retraite, avoit jeté sa perruque sur le pont, et fait le signal de chasse; et qu'il ne fut détourné de cette idée que par le sang-froid avec lequel son second (M. de Rivière) lui dit : « *Général, est-ce que vous voudriez tous les amariner?* » Rappelé à lui, M. de la Motte-Piquet ordonne la retraite, et est reçu avec acclamation au Fort-Royal de la Martinique.

L'amiral anglois, admirant ce trait de courage et d'intrépidité, et transporté d'enthousiasme pour une si valeureuse action, écrivit à M. de la Motte-Piquet la lettre suivante, en retour d'un parlementaire :

« J'ai reçu, Monsieur, la lettre que vous
» m'avez fait l'honneur de m'écrire par le *Saint-*
» *Michel*. Quoiqu'il n'y ait pas long-temps
» que vous m'ayez enlevé une frégate et plu-
» sieurs bâtiments, je ne puis m'empêcher de
» vous estimer et de vous admirer. La conduite
» que votre excellence a tenue dans l'affaire du
» 18 de ce mois, justifie pleinement la haute
» réputation dont vous jouissez *parmi nous*; et
» je vous assure que je n'ai pu, sans envie, être
» témoin de l'habileté que vous avez fait voir en

» cette occasion. Nos inimitiés sont passagères
» et dépendent de nos maîtres ; mais votre mé-
» rite a gravé dans mon cœur la plus grande
» vénération. Je prendrai grand soin que vos
» prisonniers soient bien traités; et je saisirai avec
» plaisir toutes les occasions qui pourront se
» présenter de vous donner des preuves de la
» considération avec laquelle je suis, de votre
» excellence, le très-humble et très-obéissant
» serviteur,

» HYDE PARKER. »

A bord de la *Princesse*, le 28 décembre 1779.

Ce fut à la suite de cette action que M. de la Motte-Piquet fut fait commandeur de l'ordre de Saint-Louis.

Europe. 1779. Avant de passer outre sur les affaires d'Amérique, il faut rapporter ce qui se passa cette même année 1779 en Europe.

Dès le commencement de la guerre, les bâtiments de commerce des puissances neutres, chargés pour les ports de France, d'Espagne et d'Amérique, avoient éprouvé des vexations de la part des Anglois qui s'étoient attribué le droit de visiter, de séquestrer à leur gré les marchandises.

Le 5 février 1779, la cour de l'amirauté avoit bien prononcé la restitution de quelques bâtiments neutres, en obligeant les propriétaires d'en vendre à l'arbitrage les cargaisons; mais ce despotisme maritime indigna les armateurs. Les Suédois s'en plaignirent les premiers à leur souverain, qui, non-seulement arma une escadre pour protéger son commerce, mais encore engagea la Russie et le Danemarck à former avec la Suède la triple alliance connue sous le nom de *neutralité armée*. La Russie arma trente-deux vaisseaux et quatorze frégates; le Danemarck, vingt-neuf vaisseaux et seize frégates; la Suède, vingt-trois vaisseaux et vingt-quatre frégates, auxquels la Hollande joignit trente-neuf vaisseaux.

Pour donner une idée des vexations que les Anglois exerçoient sur les bâtiments des puissances neutres, il faut, en avançant les temps, rapporter ici un événement de la fin de cette année.

Le commodore Fielding, commandant sept vaisseaux, dont un à trois ponts, fait rencontre, le 30 décembre, dans la Manche, d'un convoi hollandois, escorté par le comte de Byland, qui commandoit trois vaisseaux.

Le commodore Fielding, voulant visiter le convoi hollandois, envoya dire au commandant,

le comte de Byland, de venir lui parler; celui-ci répondit : *Si votre commodore veut venir de mon côté, je lui parlerai.* Après différentes manœuvres pour entourer le convoi, le capitaine Mareschal, le même qui commandoit l'*Aréthuse* lors du combat de la *Belle Poule*, commandant alors la frégate *Eméral*, vint avec un des lieutenants du commodore Fielding à bord du comte de Byland, le prévenir que l'intention de leur commodore étoit de visiter son convoi; le capitaine hollandois dit qu'il ne le permettroit pas, et se détermina à envoyer un de ses officiers à bord du commandant anglois, lui notifier son refus, malgré ses menaces. L'officier revint le soir, et le lendemain, à huit heures et demie du matin, 31, une chaloupe angloise se détacha pour venir visiter un bâtiment du convoi. Le comte de Byland fait tirer dessus à boulet; aussitôt trois vaisseaux anglois arrivent, l'entourent et font feu; le comte de Byland riposte; mais après un quart d'heure d'un combat si inégal, il amène son pavillon.

Peu après, le capitaine Mareschal vint à bord du commandant hollandois, lui dire qu'il pouvoit rehisser son pavillon, et aller où il voudroit avec la partie de son convoi destinée pour les îles. Le comte de Byland rehisse son pavillon,

fait le salut d'usage qu'on lui rend coup pour coup; mais ne voulant point abandonner ses bâtiments d'Europe, il envoie, sous l'escorte de deux de ses vaisseaux, le convoi destiné pour les îles, et accompagne l'autre à Spithead, où il fait son entrée le 4 janvier. L'Angleterre acheta ensuite les cargaisons, et les bâtiments parurent retourner en Hollande avec le comte de Byland.

Le 4 janvier, M. le Beau de Basse-Cour, commandant trois cent cinquante hommes, débarque à Jersey, à la plage appelée le Banc des Violettes, s'empare de la capitale et du commandant; mais il est attaqué et tué, et ses troupes sont faites prisonnières.

Le 1er mai, le comte de Nassau, à la tête d'un corps de volontaires, fait une attaque infructueuse sur les îles de Jersey et Guernesey.

La cour de Madrid, acceptée comme médiatrice entre la cour de France et celle d'Angleterre, négocioit depuis long-temps la paix entre ces deux puissances; n'ayant pas réussi, elle se met en mesure, et, par suite du pacte de famille du 13 août 1761, et de son union avec la France, l'Espagne fait sa déclaration de guerre à l'Angleterre le 17 juin 1779.

Déjà, le 3 juin, M. d'Orvilliers étoit parti de Brest avec vingt-huit vaisseaux, pour aller rece-

voir à la Corogne une flotte de vingt-six vaisseaux espagnols, commandée par don Louis de Cordova, avec laquelle il fait sa jonction le 23, après avoir été joint au cap Finistère par trois vaisseaux sortis de Toulon.

Le 6 août, la flotte combinée est en vue d'Ouessant; le plan de la campagne étoit de faire un débarquement en Angleterre, sous la protection des escadres réunies de la France et de l'Espagne, plus fortes que toutes celles que l'Angleterre pouvoit mettre en mer. La marine angloise n'étoit que de soixante et dix-huit vaisseaux, et celle des deux maisons de Bourbon étoit de cent trente-huit vaisseaux, dont quatre-vingt-neuf françois et quarante-neuf espagnols.

L'armée de débarquement, sous le commandement de M. le comte Devaux, étoit de trente mille hommes : l'artillerie, commandée par M. de Villepatour, étoit répartie sur cinq cents bâtiments de transport pris à Saint-Malo, à Honfleur et au Hâvre.

Le 14 août, l'armée combinée, forte de soixante-six vaisseaux, entre dans la Manche en même temps que l'amiral Hardy en sort pour protéger des bâtiments de commerce au large des Sorlingues.

Le 15, l'armée étoit en panne; la frégate la *Junon*, commandée par M. Bernard de Mari-

gny, chasse au vent un vaisseau anglois qui venoit de visiter un danois. Ce vaisseau prenoit des ris sans pavillon; la *Junon* ne met le sien qu'en lui envoyant sa bordée. L'équipage anglois qui garnissoit les vergues, descend précipitamment aux batteries. A la lenteur avec laquelle s'ouvroient les sabords de tribord, M. de Marigny juge que le vaisseau n'a fait branle-bas que de ce côté; il le tourne de l'autre côté, lui donne en chemin sa bordée par la poupe, et voyant qu'en effet ses sabords de bâbord étoient fermés, il a le temps de tirer quelques bordées avant qu'on ait pu les ouvrir. La frégate la *Gentille*, commandée par M. de Mingaud, arrive sur ces entrefaites, et se place à tribord du vaisseau, qui, se voyant au moment d'être entouré par l'escadre légère de l'armée combinée que, jusque-là, il avoit prise pour l'escadre angloise, tire à peine quelques bordées, et se rend. Ce vaisseau étoit l'*Ardent*, de cinquante-quatre, commandé par le capitaine Boteler, sorti la veille de Plimouth pour aller se joindre à la flotte de l'amiral Hardy. (Ce capitaine subit un jugement en conseil de guerre, qui désapprouva sa conduite.)

Le 16, l'armée combinée étoit en vue de Plimouth; le lougre l'*Espiègle*, commandé par

M. Duclusean, s'avance jusque devant la rade, et rend compte qu'il n'y a aperçu aucun bâtiment.

Cependant, l'apparition de la flotte combinée avoit jeté l'alarme sur les côtes d'Angleterre. A Plimouth, on avoit enlevé les balises; la majeure partie des habitants avoient quitté la ville, qui devint un camp militaire. Toutes les rues furent dépavées, et toutes les milices des environs mises sur pied.

Mais les brumes et les coups de vent avoient tellement affoibli l'armée combinée, qu'elle fut forcée de quitter la Manche jusqu'au 28 qu'elle en reprit la route.

Elle fut, de plus, atteinte d'une maladie contagieuse, provenant de l'escadre de M. d'Orvilliers, qui étoit à son cent quatrième jour de mer. Cette maladie fit tant de ravages parmi les matelots, que, vu l'impossibilité de garnir de monde les premières batteries, les frégates reçurent l'ordre de donner leurs équipages aux vaisseaux désignés, en cas de rencontre de l'ennemi.

Le 31 août, au point du jour, les frégates signalent l'ennemi en avant, en panne, les amures à tribord : l'armée françoise étoit sur trois colonnes, l'avant-garde à la gauche, l'arrière-garde à la droite; l'escadre d'observation et l'escadre

légère étoient, l'une du côté de l'avant-garde, l'autre du côté de l'arrière-garde.

M. de Guichen reçoit l'ordre de prendre la tête, en serrant la côte, pour couper la retraite à l'ennemi (les vents étoient à l'ouest), lorsque l'amiral Hardy, qui avoit trente-sept vaisseaux, s'apercevant de cette manœuvre, vire de bord, et prend chasse vers la Manche, par ordre de vitesse, tandis que, dans l'armée françoise, deux des trois colonnes étoient obligées d'attendre en panne que l'autre eût gagné une direction plus au vent que celle des Anglois, à qui ces retards donnèrent le temps de s'éloigner. Les vents varièrent de l'ouest au nord, de façon que, le soir, les Anglois se trouvant tout-à-fait au vent et de l'avant des flottes combinées, purent revirer de bord pendant la nuit; ensuite, le vent ayant continué à tourner, fut à l'est, et le lendemain, 1er septembre, au jour, on n'aperçut plus l'ennemi que très-loin au vent, et à l'abri de toute poursuite, faisant route pour Spithead, où il mouilla le 4. L'escadre françoise étoit parvenue jusqu'à la hauteur de Torbay, lorsque, dans la nuit du 3 au 4 septembre, il se déclara un coup de vent de l'est suivi de brumes, de pluie, de tonnerre, qui dura trois jours, pendant lesquels il y eut plusieurs abordages. Des vaisseaux fai-

soient des signaux de détresse, des demandes de relâcher. Le coup de vent passé, l'armée étoit hors de la Manche, et la saison trop avancée. L'approche de l'équinoxe et les progrès de la maladie dont les équipages étoient atteints, forcèrent de renoncer au projet de la descente. M. d'Orvilliers tint conseil, et il y fut décidé qu'on rentreroit à Brest, où l'armée combinée mouilla le 10 septembre.

Pendant que les armées combinées étoient dans la Manche, et depuis leur retour à Brest, il y eut plusieurs combats particuliers, dont voici les principaux :

Le 15 août, le corsaire anglois le *Sprithly*, de seize canons de 6, et de douze pierriers, se trouvant en calme près d'Ouessant, est attaqué et enlevé à l'abordage par les chaloupes et les canots des frégates françoises et espagnoles, l'*Attalante*, commandée par M. Bernardin Girard, et la *Santa Catarlina*, commandée par don Francesco Jepès, lesquelles étant réunies sous les ordres de l'enseigne de vaisseau M. le baron de Bar Saint-Georges, entourent le lougre. L'approche en est très-meurtrière par la mitraille que lance l'artillerie du capitaine Boven, par ses pierriers et par sa mousqueterie, contre des ennemis qui n'avoient que l'audace de leur entreprise

à lui opposer. Cependant le brave de Bar parvient à tourner le lougre, se présente à sa poupe, et est suivi des Espagnols et des François, qui, rivalisant entre eux de courage et d'intrépidité, tous combattant à l'arme blanche, se rendent maîtres du *Sprithly*, d'ailleurs bravement défendu par son capitaine et son équipage.

Le 19, M. de Flotte, commandant la petite frégate l'*Aurore*, de ving-quatre canons de 8, étant à Alger, apprend que le consul anglois répandoit le bruit que cette frégate seroit enlevée à sa sortie par quatre corsaires anglois qui étoient dans la baie. M. de Flotte n'en appareille pas moins: les corsaires en font autant, la suivent et l'attaquent; mais la frégate, évitant habilement de se laisser prendre à poupe et à proue, écrase les corsaires par la vivacité et la supériorité de son feu, et finit par les forcer à amener tous les quatre à la vue d'Alger. M. de Flotte les conduit à Toulon.

Le 22, le cutter le *Malin*, de quatorze canons de 4, commandé par M. de Roquefeuil, est attaqué par un corsaire anglois de vingt canons. M. de Roquefeuil anime son équipage, lui représentant la honte qu'il y auroit qu'un bâtiment du roi fût battu par un corsaire,

ordonne l'abordage, et, après un combat long et sanglant à bord de l'ennemi, il s'en empare.

L'approche de la mauvaise saison ne permettant pas de compromettre de si grandes armées sur des côtes aussi dangereuses que celles d'Europe, les deux gouvernements françois et anglois pensèrent à former des détachements dans des mers plus douces; ce fut avec la même intention et pour connoître mutuellement ce que l'une et l'autre feroient. L'Angleterre expédia de Plimouth pour les côtes de France la meilleure marcheuse de ses frégates, le *Québec*, accompaguée du petit cutter le *Rambler*, qui devoit être chargé de rapporter les résultats de la mission de la frégate, commandée par le capitaine Georges Farmer, déjà distingué par ses services dans les Indes Orientales.

Cette frégate met à la voile avec son aviso le 3 octobre; le même jour partoit du port de Brest, pour remplir pareille mission, la frégate françoise la *Surveillante*, de même force que le *Québec*, ayant pour aviso le cutter l'*Éxpédition*, de même force que le *Rambler* : la *Surveillante* étoit commandée par M. du Couedic, déjà connu par ses services dans les Indes Orientales. L'*Expédition* étoit commandée par le lieutenant de vaisseau M. le vicomte de Roquefeuil. Le *Qué-*

bec avoit ordre d'observer les mouvements de la rade de Brest; la *Surveillante* avoit pour ordre d'observer les mouvements de la rade de Spithead. Ces deux frégates et leurs avisos se rencontrèrent positivement à moitié chemin le 8 octobre, à la pointe du jour. Jamais parité de talents, de courage et de situation, fut-elle mieux établie entre deux adversaires?

Le combat s'engage à 11 heures du matin, bâbord amures. Le capitaine Farmer vouloit passer à poupe; mais M. du Couedic, par une prompte abattue faite en même temps que le *Québec*, parvient à lui présenter le côté quand il lui présente le devant, et le combat continue ainsi de l'autre bord, courant presque vent arrière, toujours à portée et demie de pistolet. Après trois heures du feu le plus soutenu, les trois mâts des deux frégates tombent presque en même temps : heureusement que ceux de la *Surveillante*, abattus du côté opposé au combat, ne portèrent aucun préjudice à ses manœuvres, tandis que ceux du *Québec*, par leur chute en arrière, embarrassèrent tellement le service de ses batteries, que dès ce moment le feu en fut sensiblement ralenti. M. du Couedic s'en aperçoit, et pour profiter de cet avantage, ordonne l'abordage, bien qu'il fût déjà blessé par

deux balles qui lui avoient effleuré la tête; mais n'ayant qu'un officier sur pied, il en donne le commandement à ses trois neveux, gardes de marine, et il en pousse les préparatifs malgré la nouvelle atteinte d'une balle dans le ventre, qui n'ôte rien à son activité ni à son sang-froid. Déjà on lançoit des grenades, et les frégates étoient presque abordées, quand on voit une épaisse fumée sortir du milieu de la frégate angloise. La flamme ne tarde pas à paroître : M. du Couedic ne songe plus qu'à s'éloigner, et fait mettre en place les avirons de galères, pour suppléer au vent que les décharges d'artillerie avoient fait cesser. Cependant l'incendie gagne si rapidement de l'avant et de l'arrière du *Québec*, que les Anglois, qui ne pouvoient plus espérer de l'éteindre, appellent à leur secours et poussent des cris de désespoir. A ces cris, M. du Couedic ne connoît plus d'ennemis, et ne voit plus que des victimes à sauver : il ordonne de mettre les grands canots à la mer, mais le défaut de mâts fait qu'on ne peut les enlever; il avoit un petit canot, il le fait jeter; mais percé de boulets, il coule le long de bord.

Aussitôt que les deux cutters, qui se battoient de leur côté à outrance depuis midi, avoient aperçu leurs frégates au milieu des flammes, ils

avoient cessé tout combat pour venir à leur secours : le calme et la houle les empêchant d'approcher, le cutter anglois envoie son canot qui lui ramène dix-sept hommes ; le cutter françois veut en faire autant, mais son mât traversé d'un boulet, et le manque d'hommes pour lancer son canot à bras, s'y opposent. Il semble que rien de ce qu'on veut faire pour sauver ces malheureux ne doit réussir ; car le capitaine Farmer ayant eu la sage précaution de mettre avant le combat un canot à la mer, du côté opposé où on se battoit, (précaution qu'il seroit toujours si important de prendre), et voyant que désormais aucun secours ne pouvoit être porté à la frégate, avoit ordonné qu'on y embarquât le plus de monde qu'on pourroit : quant à lui, blessé à mort, il se refuse à toutes les sollicitations qui lui sont faites de s'y embarquer. A peine séparé de la frégate, le canot, trop chargé par la foule qui s'y étoit précipitée, coule avec les malheureux qu'il contenoit. M. du Couédic, témoin de cet accident, fait jeter à la mer des moyens de sauvetage, comme des cordages et autres objets flottants : quarante-trois ont le bonheur d'en profiter, et sont recueillis à bord de la *Surveillante*, où ils témoignent leur reconnoissance par leur soumission et le zèle avec lequel ils se portent

aussitôt à tout ce qu'exigeoient le service du bâtiment, les pompes, les épars surtout, pour pousser au loin le *Québec* embrasé. Cependant quelqu'efforts qu'on puisse faire, on ne peut éviter qu'en passant dessous, il ne mette le feu au beaupré de la *Surveillante*; aussitôt les gardes marines, suivis des François et des Anglois, se jètent au milieu des flammes sur le beaupré, coupent ses bouts dehors, détachent ses voiles enflammées, les font tomber à la mer, et préservent ainsi la frégate du plus éminent danger.

Enfin, à force de ramer et d'élonger le *Québec*, on parvient à le dépasser, mais de si près et si lentement que les flammes dont il étoit dévoré pensent encore mettre le feu à la *Surveillante*, dont les côtés, nouvellement enduits de goudron et de peinture, étoient très-inflammables.

A cinq heures, le *Québec*, après avoir fait explosion, disparoît et engloutit pour jamais avec lui le brave capitaine Farmer, qui, fidèle aux lois de l'honneur jusque dans ce moment terrible, n'avoit pas voulu l'abandonner.

Mais le *Québec* en sautant avoit jeté au loin ses débris enflammés : la mer en avoit été cou-

verte; plusieurs atteignent la *Surveillante* et mettent le feu en différents endroits ; on l'éteint avec une promptitude d'autant plus heureuse que les voies d'eau, qu'on avoit négligées pour aller au danger le plus pressant, faisoient des progrès effrayants et demandoient les plus prompts secours; la cale étoit presque remplie. Enfin on fait agir les pompes; on pratique des puits; on fait des chaînes; on cloue des plaques sur les trous des boulets sous l'eau; on répare le plus qu'on peut; et, grâce au renfort des Anglois et à leur touchant dévouement, on parvient à se rendre maître de l'eau.

Ce n'est qu'alors seulement que M. du Couedic, dont le courage et l'humanité avoient électrisé tous les cœurs, voyant que sa présence n'étoit plus aussi nécessaire, et sentant ses forces épuisées par le sang qu'il avoit perdu et par les efforts surnaturels qu'il avoit faits pour ne pas quitter son pont, et être partout où le danger l'exigeoit pour maintenir la confiance et le bon ordre, se retira, laissant le commandement à M. Dufresneau, le seul officier qui ne fût pas blessé.

On gréa des matériaux sur les tronçons des mâts; on y établit de petites voiles : le vent étoit favorable; la frégate, bonne marcheuse, put

encore, malgré son délabrement, se diriger sur l'île d'Ouessant, dont elle étoit à dix lieues.

Les circonstances et les suites de ce combat avoient donné lieu à plusieurs traits de courage et d'humanité qu'on ne peut s'empêcher de citer.

D'abord celui de M. de Pinquières qui, après avoir reçu le coup mortel qui devoit priver sa famille et l'état d'un sujet distingué, cherchoit encore à exécuter un ordre qu'il venoit de recevoir de son capitaine.

M. de Maucq, second pilote, (depuis contre-amiral) s'apercevant qu'un boulet avoit emporté le pavillon, s'en munit d'un autre, monte aux haubans d'artimon, et quoique exposé au feu d'une vive mousqueterie dirigée contre lui, il le tient déployé, criant *vive le roi!* jusqu'à ce que celui de poupe fût replacé.

Le combat des deux cutters avoit été si meurtrier, que M. de Roquefeuil, qui, comme on l'a vu, n'avoit pu mettre de canot à la mer pour secourir l'équipage du *Québec*, courant lui-même le danger de voir au moindre coup de vent tomber sa mâture, se détourne de sa route et se dirige vers le lieu où ce malheureux bâtiment avoit fait son explosion, dans l'espérance d'y trouver encore quelques infortunés luttant au milieu des flots; le bonheur d'en recueillir huit

fut une récompense d'autant plus grande, qu'il se trouva parmi eux le lieutenant de la frégate, Francis Roberts, qui, avec un bras cassé, avoit eu le courage de gagner à la nage un des débris de son vaisseau et de s'y tenir attaché.

M. de Roquefeuil, rempli de consolation, rallie la *Surveillante* à onze heures et demie du soir : il la prend à la remorque; mais ces bâtiments étoient tous deux dans un tel état de délabrement et de détresse d'agrès et d'équipages, qu'ils n'auroient pu se défendre contre le plus petit corsaire; heureusement que n'en n'ayant point rencontré, ils purent arriver le lendemain à la hauteur d'Ouessant, et mouiller à la marée le soir à huit heures. Le lendemain 9, la *Surveillante*, conduite à la remorque par toutes les chaloupes et les canots des vaisseaux espagnols et françois qui y étoient stationnés, fit sa glorieuse entrée à Brest.

Son état major étoit composé ainsi qu'il suit :

M. du Couedic, lieutenant de vaisseau, commandant la frégate, atteint de deux balles à la tête, et blessé mortellement dans le ventre;

M. de la Bintinaie, enseigne de vaisseau, le bras droit et trois doigts de la main gauche emportés;

M. le chevalier de Lostange, enseigne, l'œil gauche emporté, deux fortes contusions, l'une au côté droit et l'autre au bras gauche;

M. Dufresneau, *idem*, tué;

M. Pasquiers, *idem*, *idem*;

M. le chevalier du Couedic, garde de la marine;

M. Louis du Couedic, *idem*;

M. Duvergier, *idem*.

Cent cinquante hommes, dans ce combat, furent tués ou moururent de leurs blessures; soixante canonniers restèrent mutilés ou estropiés; et des soixante autres qui restoient, quarante seulement se trouvoient en état d'agir, lorsque les Anglois avoient monté successivement à bord jusqu'au nombre de quarante-trois.

Etat-major du Québec.

Georges Farmer, blessé aux reins et au bras, sauté avec le *Québec*, qu'il n'avoit pas voulu quitter;

Francis Roberts, lieutenant, un bras mutilé, sauté et sauvé sur des débris par M. de Roquefeuil;

James Hisderson, *idem*, noyé;

James Buch, master, noyé;

Jonh Field, officier de troupes de marine, sauvé;

Sauvés par la *Surveillante*.	43
Idem par l'*Expédition*.	8
Idem par le *Rambler*	17
Idem le lendemain, par un bâtiment prussien, témoin du combat	13
Total	81

Ainsi le nombre des matelots tués ou noyés étoit de cent quatre-vingts environ.

Aussitôt que M. le comte Duchaffault, qui commandoit la marine à Brest, eut rendu compte au ministre des détails du combat de la *Surveillante*, sa majesté témoigna sa satisfaction par les récompenses suivantes.

M. du Couedic fut fait capitaine de vaisseau.

M. le chevalier de la Bintinaie reçut la croix de Saint-Louis et une pension de 1000 liv.

M. le chevalier de Lostange reçut la croix de Saint-Louis et une pension de 300 liv.

M. Vauther fut fait lieutenant de frégate dans la marine royale.

Les trois gardes de la marine furent faits enseignes de vaisseau.

M. de Maucq reçut une médaille en or où étoit inscrite l'action qui la lui avoit méritée.

Le roi d'Angleterre récompensa la belle conduite du capitaine Farmer, dans la personne de son fils, quoiqu'en bas âge. Il fut fait baronnet et admis dans la marine : devenu plus grand, sa santé ne lui ayant pas permis d'en faire le service, son nom fut toujours inscrit sur les listes jusqu'à sa mort.

Sur le témoignage que M. du Couedic rendit que c'étoit aux bons services des Anglois qui s'étoient sauvés à son bord qu'il avoit dû d'être préservé du même sort que le *Québec*, ou de ne point périr submergé, le roi ordonna que non-seulement ils ne seroient pas considérés comme prisonniers de guerre, mais sa majesté voulut encore qu'ils fussent habillés, qu'on leur donnât de l'argent, et qu'ils fussent reconduits en Angleterre par un bâtiment neutre.

Parmi les personnes qu'un haut intérêt amenoit sur la *Surveillante*, on distingua les princesses de Bouillon, d'Hénin et la duchesse de Lauzun, accompagnées de M. le duc de Fitz-James. Une de ces dames ayant dit assez haut qu'on assuroit que le capitaine anglois avoit fait clouer son pavillon à son bâton d'enseigne, le

nôtre étoit cloué dans le cœur de notre capitaine, dit énergiquement un matelot.

M. du Couedic ne survécut que trois mois, et mourut de ses blessures le 7 janvier de l'année suivante 1780.

Le roi, très-sensible à la perte de M. du Couedic, voulant en donner des preuves à sa femme et à ses enfants, chargea le ministre de le leur annoncer par la lettre suivante, datée du 19 janvier 1780.

« Je voudrois, Madame, n'avoir point à vous » annoncer des grâces trop amères; mais puis- » que la fin glorieuse de M. du Couedic ne laisse » à sa majesté que le triste avantage de répan- » dre ses bienfaits sur sa famille, il faut qu'en » mêlant mes larmes aux vôtres, je vous fasse » part de ses intentions. Sa majesté vous a ac- » cordé 2000 liv. de pension et 500 liv. à chacun » de vos enfants, voulant aussi que votre pen- » sion leur soit réversible ; c'est ainsi que sa ma- » jesté a voulu honorer la mémoire d'un officier » qui a soutenu l'honneur du pavillon fran- » çois.

» Si d'ailleurs vos enfants sont susceptibles » d'autres grâces, comme ils sont devenus les

» enfants de l'état, vous pouvez compter sur la » bienveillance de sa majesté envers eux » (1).

Il est à remarquer que cette dernière phrase se trouvoit aussi dans la lettre que lord Sandwich, président de l'amirauté, avoit écrite de la part du roi à la veuve du capitaine Farmer, en lui annonçant le tire de baronnet pour son fils, dont il paya les droits de patentes. (7000 liv. st.)

Une circonstance assez remarquable de ce célèbre combat où, comme le dit l'éditeur, M. le chevalier de Lostange, dans la relation qu'il en a faite, la gloire fut commune et la victoire indécise; c'est que les deux frégates étoient de la même force, que toutes deux avoient pareille mission; qu'elles étoient les meilleures marcheuses de leur armée, chacune ayant une corvette de même forme et de même force. Dans le combat, tous leurs mâts tombèrent presqu'en

---

(1) Le fils de M. du Couedic est maintenant lieutenant-colonel du régiment des dragons de la Saône; il a été blessé à l'armée de Condé, étant officier d'ordonnance de S. A. le duc d'Enghien.

Il ne reste plus maintenant de l'état-major de la *Surveillante* et du *Québec* qu'un officier de chacune, M. le chevalier de Lostange et M. Christian.

même temps. Les deux capitaines périrent au même âge et par suite de la même action. Tous deux avoient servi avec distinction dans l'Inde. Tous deux laissèrent une femme et des enfants, qui devinrent également après leur mort l'objet de la sollicitude et des faveurs de leurs souverains respectifs, qui les leur firent exprimer presque dans les mêmes termes et de la même manière.

La même similitude dans le genre de mort étoit aussi réservée aux capitaines des deux cutters l'*Expédition* et le *Rambler*; l'un, M. le vicomte de Roquefeuil, a péri depuis, submergé dans son canot sur la côte de Dunkerque, en faisant des observations. L'autre, le capitaine Georges, accueilli en pleine mer par une forte tempête, a été de même submergé, corps et biens, avec le même petit cutter (le *Rambler*) qu'il commandoit lors du combat de la *Surveillante*.

Le blocus de Gibraltar ayant commencé le 28 juin par l'armement du camp de Saint-Roch et par celui d'une escadre d'observation, don Louis de Cordova, pour empêcher le ravitaillement de la place, partit de Brest le 9 novembre avec quinze vaisseaux pour se réunir à d'autres vaisseaux, et le 1er janvier 1780 il établit sa croisière entre les caps Trafalgar et Spartel. Le 3 il reçoit un coup

de vent qui désempare presque tous ses vaisseaux, et l'oblige de rentrer à Cadix pour s'y réparer.

Pendant ce temps, l'amiral Rodney, sorti le même jour, 1er janvier, des ports d'Angleterre, avec vingt-cinq vaisseaux de ligne et un nombreux convoi destiné au ravitaillement de Gibraltar, s'emparoit le 8 janvier, à la hauteur du cap Finistère, de vingt et une voiles espagnoles et du vaisseau le *Guipuscoa*, qui les escortoit. Ce convoi, appartenant à la compagnie de Carracas sortoit de Saint-Sébastien et alloit à Cadix. Cependant cette prise n'étoit pour Rodney que le prélude d'un plus grand succès ; voici comment.

Don Juan de Langara, commandant une escadre de neuf vaisseaux de ligne, croisoit avec la plus grande sécurité à la hauteur du cap Sainte-Marie, par un brouillard très-épais, lorsque la disparution de ce brouillard, le 16 janvier à une heure de l'après-midi, laissa apercevoir du haut des mâts vingt voiles. Le général espagnol, au lieu d'envoyer reconnoître l'ennemi, fait former sa ligne de bataille bâbord amures et se prépare au combat. Mais le nombre des vaisseaux augmentoit toujours; bientôt il est reconnu pour être de beaucoup supérieur; cependant, ce n'est qu'à trois heures et demie, l'ennemi n'étant plus qu'à

trois lieues, que don Juan de Langara songe à changer de manœuvres, et ordonne d'arriver et de forcer de voiles vers le premier port. Il avoit attendu trop long-temps ; l'escadre angloise avoit une marche si supérieure à celle des vaisseaux espagnols, qu'il ne lui fallut que deux heures pour les joindre et leur couper la retraite. Le combat commença à quatre heures et demie : quelque bonne contenance que fissent d'abord les Espagnols, il fallut bien qu'ils cédassent à la force. Le *Phénix*, de quatre-vingts, que montoit don Juan de Langara, fut pris pendant la nuit ; la *Princesea* ; le *Diligent* ; le *Monarca*, tous trois de soixante-dix ; enfin deux autres vaisseaux, le *Saint-Julien* et l'*Eugène*, de soixante-dix aussi, avoient également été pris ; mais une violente tempête, qui s'étoit élevée pendant qu'on les amarinoit, ayant empêché les Anglois d'y passer en assez grand nombre pour suffire aux manœuvres, ils voulurent, dans le péril commun, faire travailler les Espagnols devenus leurs prisonniers. Ceux-ci s'y refusèrent, aimant mieux périr que d'aider à conduire leurs vaisseaux en Angleterre. Cependant, le danger devint si pressant, que les Anglois, qui n'avoient point de pilotes-pratiques de la côte, furent obligés de s'en remettre aux Espagnols du soin de gouverner. Ceux-ci, s'emparant de la

manœuvre, se dirigent sur Cadix, où ils font leur entrée par suite de leur magnanime résolution.

Le *Santo-Domingo*, de soixante-dix avoit sauté au commencement du combat.

Le *Saint-Augustin* et le *Saint-Laurent*, tous deux de soixante-dix, s'étoient sauvés et mouillèrent à Cadix.

Les Espagnols, peu ébranlés par cet échec, espéroient bien prendre leur revanche à l'arrivée de don Michel Gaston, qui ramenoit de Brest à Cadix vingt-quatre vaisseaux, lorsque, le 24 janvier, un coup de vent ayant dispersé cette escadre, elle fut obligée de relâcher tant au Férol qu'à Cadix avec de trop fortes avaries pour pouvoir ressortir tout de suite.

Dans cet intervalle, Rodney, après avoir fait entrer son convoi à Gibraltar et à Minorque, expédie ses prises en Angleterre sous le commandement de l'amiral Digby, repasse le détroit et fait route pour Sainte-Lucie, où il arrive le 25 mars.

Le 23 février, près de l'île de Madère, le convoi destiné pour l'Inde étant escorté par M. du Chilleau, commandant le *Protée*, de soixante-quatre, ayant sous ses ordres l'*Ajax*, de soixante-quatre, commandé par M. Bouvet, capitaine de

vaisseau; la frégate la *Charmante*, capitaine Mingaud; la corvette l'*Argos*, capitaine Toultien; est rencontré le soir par l'amiral Digby, avec six vaisseaux, le *Prince Georges*, de quatre-vingt-dix, la *Résolution*, le *Bedfort*, le *Marlborough*, l'*Invincible* et le *Raisonnable*, de soixante-quatorze, conduisant en Angleterre trois des vaisseaux pris par l'amiral Rodney au combat de Langara.

M. du Chilleau prend chasse avec son convoi; mais aussitôt qu'il fait nuit, il ordonne à l'*Ajax* et aux bâtiments les plus précieux de continuer leur route pour l'Inde: il prend en même temps une autre direction avec la *Charmante* et quelques bâtiments du convoi, bons marcheurs, cherchant à se faire chasser en tenant des feux allumés, jusqu'à ce qu'ayant jugé que l'*Ajax* devoit être hors de danger, il prend au plus près qui étoit sa marche la plus avantageuse; mais la chute de son petit mât d'hune qui lui déchire la misaine, l'arrête tout-à-coup : bientôt il est joint par la *Résolution*, contre laquelle il se bat; le *Bedfort* et le *Marlborough* viennent ensuite; ils sont bientôt suivis de trois autres vaisseaux. Cependant le *Protée* ne se rendit qu'après s'être défendu une heure et demie contre ces cinq vaisseaux.

M. du Chilleau fut blessé; MM. Pingré et le Gentil, officiers auxiliaires, et M. Cabanne, lieutenant du régiment d'Austrasie, furent tués, ainsi que trente hommes de l'équipage.

Les Anglois, après avoir travaillé deux jours à mettre le *Protée* en état de tenir la mer, le conduisirent à la remorque jusqu'à Plimouth, où il entra le 6 mars.

M. du Chilleau ne s'étoit pas plutôt vu démâté, qu'il avoit donné ordre à la *Charmante* de s'éloigner forçant de voiles. Chemin faisant elle s'empare d'un corsaire de vingt canons, doublé en cuivre, qu'elle conduit à Lorient où elle mouille le 3 mars.

Peu de jours après, cette malheureuse frégate allant de Lorient à Brest, fut jetée la nuit, par une tempête, sur l'île des Saints. Au premier choc la mâture tombe; par ce malheur inattendu, des chocs redoublés sont inévitables, déjà les voies d'eau ne peuvent plus s'étancher, et bientôt la frégate coule bas. Cependant quatre-vingt-cinq hommes échappent à ce naufrage. Un jeune enseigne s'étoit saisi d'un morceau de bois avec lequel il s'étoit élancé dans les flots. Déjà il étoit épuisé de ses efforts pour gagner le rivage, lorsque de la terre des voix frappent son oreille; il crie; on ne l'entend pas; il fait un nouvel effort

et appelle encore; sa voix est reconnue des matelots qui s'écrient : C'est un du Couedic! sauvons-le : puis aussitôt, bravant de nouveaux dangers, ils se jettent à la mer; et il doit à l'enthousiasme qu'ils conservent pour la mémoire du héros de la *Surveillante* d'être enlevé à une mort qui sembloit inévitable. Ce jeune enseigne étoit Charles du Couedic, l'un des trois gardes-marine, neveux de M. du Couedic, qui étoient avec lui à bord de la *Surveillante*, et à qui il avoit donné, au moment où l'incendie s'y déclaroit, le commandement du *Rambler*.

Depuis l'hivernage, les Anglois avoient toujours été supérieurs aux Antilles; mais leurs forces étoient divisées. M. de la Motte-Piquet étoit sorti pour aller chercher des vivres à Saint-Eustache. A son retour, il est joint à la Guadeloupe par M. de Grasse qui s'y étoit retiré avec deux vaisseaux, parce qu'il avoit trouvé la Martinique bloquée. Peu de temps après, le *Fendant* rallie M. de Grasse à la Martinique, après avoir couru les plus grands dangers dans les glaces de la Chesapeak, et ne s'être dérobé qu'avec bien des peines à la poursuite des Anglois, contre lesquels il n'auroit pu se défendre dans l'état de dénûment d'agrès et de foiblesse d'équipage auquel il étoit réduit; enfin, il se Amériq.

trouve bien heureux de courir sa dernière bordée sous la protection d'un fort françois, lorsqu'à de si grands dangers succède le plus cruel de tous. On tire sur lui de ce fort. Il voit le moment où il alloit être foudroyé, s'il n'étoit parvenu à se faire reconnoître.

M. de la Motte-Piquet retardoit son départ encore dans l'espérance qu'on pourroit profiter de la dissémination des troupes angloises; mais à la nouvelle de leur réunion et à celle qu'apportoit la corvette le *Cerf* de la prochaine arrivée de M. de Guichen, il partit pour Saint-Domingue avec son vaisseau l'*Annibal* et le *Diadême*, de soixante-quatorze; le *Réfléchi*, de soixante-quatre; l'*Amphion*, de cinquante, bon pour la station et non pour la ligne.

Avide de travaux, de dangers et de gloire, il désiroit en rencontrer l'occasion. Il fut au comble de ses vœux en découvrant, le 20, à la hauteur de la Grange, au sud de Saint-Domingue, trois vaisseaux qu'il poursuivit à toutes voiles. Comme le meilleur voilier et le plus bouillant, il engage l'action, en attendant que les autres puissent le joindre. Le combat duroit depuis cinq heures après midi, lorsqu'à onze heures de la nuit le calme sépare les combattants; mais le lendemain matin, à quatre heures, se trouvant encore seul

à portée, il recommence le combat contre trois vaisseaux, au grand désespoir de ceux qui ne pouvoient encore vaincre les courants à cause du calme subit où ils venoient de tomber. Cependant l'*Annibal*, fatigué dans le corps et dans sa mâture, alloit succomber si la brise survenant ne lui eût amené du secours. L'amiral Cornwallis s'éloigne au plus vite; mais M. de la Motte-Piquet avoit à peine repassé quelques manœuvres, soutenu sa mâture prête à tomber, que reprenant la tête de ses vaisseaux, il se rapproche encore de lord Cornwallis: alors trois nouveaux bâtiments paroissent et se dirigent sur lui, toutes voiles dehors; il voulut être bien sûr et très-sûr que c'étoient de nouveaux ennemis avant de cingler vers le Cap, où il entra blessé à la poitrine, avec son vaisseau très-maltraité. Les Anglois cessèrent aussitôt le blocus de ce port, qui duroit depuis trois mois.

A la nouvelle apportée le 13 à la Martinique par la corvette le *Cerf*, capitaine Varage, de la prochaine arrivée de M. de Guichen, M. de Grasse sort à sa rencontre.

Le 22 mars, M. de Guichen, son convoi entré, prend le commandement de l'armée, embarque M. de Bouillé et ses troupes, et dès le lendemain se dirige sur Sainte-Lucie, avec vingt-

deux vaisseaux; mais ayant eu connoissance de l'embossage de plusieurs vaisseaux au Gros-Islet, il rentre à la Martinique (*c*).

Pendant ce temps, l'amiral Rodney, parti d'Europe le 13 février avec deux vaisseaux, avoit pareillement pris le commandement de la flotte angloise, qui se trouva forte de vingt vaisseaux (*d*). Il va à la recherche de l'armée françoise, et ne la trouvant pas, rentre bientôt.

Le 13 avril, M. de Guichen ayant embarqué M. de Bouillé et six mille hommes de troupes, s'efforce de remonter le canal de la Dominique, contre vents et courants, avec des vaisseaux de marche inégale, dont la plus grande partie n'étoit pas doublée en cuivre, tandis que Rodney, sorti trois jours après, gagne le vent sur lui, et se montre disposé à tirer parti d'un si grand avantage.

Le 17 au matin, M. de Guichen voyant que l'amiral Rodney manœuvroit pour tomber avec toutes ses forces sur son arrière-garde, fait revirer de bord tout-à-la-fois, signale l'ordre de bataille renversé au même bord (tribord-amures) que l'ennemi. Le combat commence à midi, et une

---

(*c*) Voyez le tableau à la fin du volume.

(*d*) *Idem*.

heure après tous les vaisseaux étoient engagés. Cependant, par excès de précaution contre les engorgements, la ligne françoise se trouvoit coupée entre la dernière escadre et les deux premières. Rodney, montant le *Sandwich*, veut aussitôt la traverser; ce que M. du Maitz de Goimpy, montant le *Destin*, réussit à empêcher, en lui présentant opiniâtrement son travers; projet qui fut d'ailleurs tout-à-fait déconcerté, lorsque, pour le couper lui-même, M. de Guichen fit virer tout à la fois; mais l'entreprenant amiral, tenant le vent aussitôt, avec une grande supériorité de marche, se tira promptement d'un si grand danger, et continua de s'éloigner avec son armée.

M. de Soulange, montant le *Sphinx*, de soixante-quatre, fut très-maltraité en soutenant son serre-file l'*Artésien*. Ces deux petits vaisseaux, restés sous le feu de l'amiral Parker, et de ses deux matelots, trois des plus gros vaisseaux anglois, ne dûrent leur salut qu'à la magnanimité de M. de Grasse, qui vira de bord pour les couvrir de son feu, et perdit lui-même beaucoup d'hommes.

Le combat qui avoit duré cinq heures, fit encore plus de mal aux Anglois, si nous en jugeons

par ces mots de la relation de Rodney à l'amirauté, du 26 avril 1780.

« L'état désemparé de plusieurs vaisseaux, et » particulièrement du *Sandwich*, qu'on eut » toutes les peines du monde, durant vingt-quatre » heures, à tenir sur l'eau, ne permit pas de les » poursuivre. »

Ne revoyant plus les Anglois, jugeant que c'étoit à cause qu'ils se réparoient, M. de Guichen le fit aussi, et eut encore le temps de regagner le vent aux Anglois, ce qu'un changement de la brise lui fit aussitôt perdre : contre-temps qui l'obligea de virer de bord, et même de mouiller à la Guadeloupe.

M. de Guichen étoit déjà ressorti lorsque M. de Bouillé reçut en mer un aviso de la Martinique, qui lui affirma trop légèrement que la flotte angloise n'étoit plus dans ces parages. Sur ce, le 8 mai, le conseil de guerre est tenu pour aviser au meilleur emploi des forces de terre, où M. de Bouillé, trompé par cette fausse nouvelle, propose de s'emparer du Gros-Islet de Sainte-Lucie, et de s'y fortifier. Aussitôt huit frégates détachées en avant précèdent l'escadre et débarquent du 8 au 10 quelques officiers pour prendre connoissance des lieux; mais on est fort surpris le len-

demain au jour de voir la flotte angloise sous le vent; alors les frégates rembarquent leur monde à la hâte, et vont signaler l'ennemi.

Les Anglois reçurent le renfort du vaisseau le *Triomph*, de soixante-quatorze; et les François celui du *Dauphin Royal*, de soixante-dix, resté en radoub à la Martinique. L'escadre angloise avoit cherché les François; mais ayant débouqué du canal de Sainte-Lucie sans leur avoir gagné le vent, elle ne faisoit plus qu'éluder le combat, tout en ayant l'air de vouloir l'engager; lorsqu'enfin dans la soirée du 15 elle se mit en grand danger d'être coupée en deux dans une contremarche de bâbord sur tribord amures pour le moins inutile. Néanmoins, Rodney croyant encore pouvoir éviter l'engagement, veut faire replier la tête de ses vaisseaux, lorsque M. de Guichen, qui couroit aussi bâbord amures, fait arriver sur l'arrière-garde et le poursuit; mais tout à coup le vent lui manque de quatre quarts. Enfin quand le vent revient du sud à l'est, une manœuvre savante oblige les six vaisseaux de tête anglois de passer à portée de pistolet de l'avant-garde, commandée par M. de Sade, qui manque la plus belle occasion de faire essuyer tout le feu de la ligne à des vaisseaux séparés des leurs, attendant peut-être un signal de jour qu'il n'étoit plus possible de voir;

de sorte que le feu ne commença qu'à sept heures et demie, lorsque le chef de file anglois, qui s'étoit bien gardé de brûler seulement une amorce, fut par le travers de la *Couronne*; cependant comme tous leurs vaisseaux de dessous le vent rallioient successivement par la contre-marche, ce qui tendoit à écraser l'arrière-garde, et surtout le serre-file, M. de Guichen fit dire de vaisseau à vaisseau de serrer la ligne, ce qui concentra tellement les feux, que les Anglois dûrent souffrir beaucoup plus que les François.

Le lendemain, M. de Guichen ayant vainement cherché l'ennemi, obéissoit au besoin pressant de relâcher, et pour cela s'étoit, les jours suivants, élevé, en louvoyant, à soixante lieues au vent de la Martinique, lorsqu'on signala l'armée angloise. Après bien des bordées courues par les deux armées sous les deux amures, les ennemis, le 19, surlendemain de la découverte, prolongeoient tribord amures les François qui couroient bâbord amures. M. de Grasse qui, par ordre renversé, commandoit l'avant-garde, arrive sur l'avant-garde ennemie pour l'empêcher de passer trop près de l'arrière-garde françoise, et surtout du *Citoyen*, vaisseau serre-file, capitaine de Nieul, qui en même temps tint le vent. Nonobstant cela, cette tête angloise commençoit à virer

autour de ce vaisseau, lorsque M. de Guichen, avec tout le centre, par contre-marche de tribord à bâbord amure, et par ordre de vitesse, vint à la rencontre du chef de file ennemi, qui ne l'attendit pas, et courut vent arrière avec ceux qui le suivoient, se former sur l'escadre de Parker, restée le plus sous le vent. M. de Guichen se trouvoit suivi de toute l'escadre de M. de Grasse, qui avoit couru vent-arrière au commencement du combat, et dont chaque vaisseau vira à son tour dans ses eaux. Par suite de ce mouvement, ce général étant à la tête de son armée, il la mit parfaitement en ligne; mais les Anglois, dont plusieurs vaisseaux avoient fait signal de détresse, disparurent dans la nuit, après avoir manœuvré quelque temps assez à portée des François. Enfin on alla, de part et d'autre, faire de l'eau, et se réparer les uns à la Martinique, les autres à la Barbade.

Dans le troisième combat, M. de Guichen eut le malheur de perdre son fils aîné, jeune officier de la plus belle espérance. A cette perte se joignit celle de MM. de Coïtivi, lieutenant de vaisseau; de Cheffontaine et de Ramatuelle, enseignes de vaisseau; de Vassal et de Gasau, officiers auxiliaires; de Seguin de Moncouvrin, de Jarrasin, de d'Aignely et de Douville, officiers d'in-

fanterie ; et trois cents matelots. Le nombre des blessés s'éleva à sept cent quarante.

Pendant que M. de Guichen avoit envoyé des vaisseaux de guerre acheter des Hollandois les vins et les vivres dont les magasins françois se trouvoient dépourvus, une frégate et un lougre espagnols vinrent lui annoncer, le 1er juin, l'arrivée prochaine de dix vaisseaux espagnols, escortant un convoi très-riche, et qui portoit onze mille hommes de troupes de ligne. L'escadre ayant fait son ravitaillement, sortit le 8 du Fort-Royal pour aller à la rencontre des Espagnols, qui, sous la conduite de don Solano, ignorant la prise de Sainte-Lucie, donnoient en pleine sécurité dans le canal de Sainte-Lucie, et seroient devenus la proie de l'ennemi, si M. de Guichen, en arrivant, n'en eût imposé aux Anglois, qui même considérant la supériorité des flottes combinées, ne firent aucun mouvement pour s'opposer à leur jonction.

Le convoi espagnol fut à la Guadeloupe et les bâtiments de guerre entrèrent à la Martinique. Soit ensuite que les troupes espagnoles ne fussent pas destinées à agir contre toutes les îles, mais seulement contre la Jamaïque, soit qu'une maladie s'étant répandue parmi elles, elles ne fussent en état de rien entreprendre, le fait est

qu'elles ne furent d'aucune utilité pour cette campagne, et que M. de Guichen ne put faire consentir à aucun projet d'attaque le général espagnol. M. de Guichen, forcé de renoncer aux espérances qu'un renfort si considérable lui avoit données de pouvoir s'emparer, malgré la saison de l'hivernage, de quelques-unes des possessions angloises aux Antilles, ne pouvant rien entreprendre seul, se détermina à mettre à la voile le 8 juin avec les Espagnols, qui partoient pour la Havane, laissant M. de Bouillé et ses troupes à la Martinique. Il accompagna donc don Solano jusqu'au cap Masi, et regagna ensuite Saint-Domingue, où il trouva M. de la Motte-Piquet et M. de Monteil, auquel il laissa trois vaisseaux, avec six qu'il avoit déjà, et partit pour la France le 14 août avec quatorze vaisseaux. De ce nombre étoit le *Fendant*. M. de Vaudreuil, qui le commandoit, avoit reçu depuis peu la nouvelle de sa promotion au grade de chef d'escadre, de commandeur de l'ordre de Saint-Louis, et l'offre du gouvernement des îles sous le Vent, juste récompense de son dévouement et de sa subordination à ses généraux, qui l'avoient exposé plusieurs fois à tant de périls et de dangers. M. de Vaudreuil, qui préféroit le service de la marine, surtout dans un moment où la guerre étoit si ani-

mée, ayant refusé le gouvernement des îles, il fut donné à M. de Bellecombe, pour sa belle défense de Pondichéri.

Pendant que don Solano faisoit route pour la Havane, que M. de Guichen s'occupoit de son départ pour l'Europe, l'amiral Rodney, incertain de la destination des amiraux françois et espagnol, avoit envoyé dix vaisseaux pour protéger la Jamaïque; et ayant quitté lui-même la Barbade avec le reste de son escadre, il étoit venu à New-Yorck, où il resta tranquille jusqu'à la fin de l'année.

C'est ainsi que se terminèrent d'une manière assez nulle les opérations maritimes aux Antilles, dans l'année 1780. Elles n'eurent pas beaucoup plus de résultat sur le continent de l'Amérique. Le convoi qui avoit amené l'armée de six mille hommes sous les ordres de M. de Rochambeau, arriva le 11 juillet à Rhode-Island, que les Anglois avoient évacué lors de l'attaque de Savanah. Ce convoi, de vingt-trois bâtiments de transport, étoit escorté par six vaisseaux, deux frégates, une corvette, partis de Brest le 2 mai, sous les ordres de M. le chevalier de Ternay. Il y avoit douze cents hommes de garnison à bord des vaisseaux. Ce commandant, ayant eu connoissance de quatre vaisseaux commandés par le commodore Arbuth-

not, devoit, confiant son convoi à ses frégates, donner la chasse à cette foible division, qui ne l'auroit pas bloqué depuis à Rhode-Island, après s'être recrutée à New-Yorck de six vaisseaux de l'armée de l'amiral Graves; d'où il résulta que les généraux Washington et de Rochambeau furent obligés de rester dans le nord sur la défensive, au lieu de se livrer à toutes les expéditions qu'ils avoient projetées, dans l'espérance d'être protégés sur mer par l'escadre françoise.

La guerre s'étoit faite cependant avec assez d'activité dans le sud, après le départ de M. d'Estaing de Savanah. Le général Clinton, qui l'avoit si bien défendu, attaqua, le 1er avril, Charles-Town par terre, que le commodore Arbuthnot bloquoit par mer. Cette place, défendue par le général Lincoln, se rendit le 11 mai. Quatre mille Américains furent battus, le 6 août à Lambden, par lord Cornwallis, commandant alors les Carolines; et le 17, sept cents Américains, sous les ordres du colonel Sampser, furent pris ou dispersés par le lieutenant-colonel Tarleton, près des gués de la Castawbaw; mais ils prirent leur revanche le 7 octobre, en remportant à Kings-Moutain un avantage signalé sur un corps de douze cents Anglois, commandés par le colonel Fergusson; ce qui réduisit le général lord

Cornwallis à la défensive pendant le reste de l'année.

Europe. 1780. Le 1er août, les trois puissances neutres coalisées passent successivement le Sund; savoir: les Russes avec quinze vaisseaux et quatre frégates; les Suédois avec dix vaisseaux et six frégates; et les Danois avec huit vaisseaux et trois frégates.

Plusieurs divisions de vaisseaux françois, parties de Brest, s'étoient réunies à Cadix à l'armée combinée de don Louis de Cordova, qui, enfin, avoit mis à la voile; lorsque le 10 août, à soixante lieues au large du cap Saint-Vincent, il s'empara d'un convoi anglois parti de Sainte-Hélène le 18 juillet, allant dans l'Inde sous l'escorte du vaisseau le *Ramilly*, de 74, et des frégates la *Thétis* et le *Southampton* qui prirent chasse et ne purent être joints. Le convoi étoit de soixante bâtiments dont cinquante-cinq furent pris et entrèrent à Cadix le 20 septembre, où arrivèrent, successivement M. de Guichen le 23, don Louis de Cordova le 24, et M. d'Estaing, par terre, le 26, pour prendre le commandement des vaisseaux françois qui retournoient à Brest.

M. de Guichen étoit parti le 14 août de Saint-Domingue, ainsi qu'on l'a vu ci-dessus. M. d'Es-

taing, pressé de retourner à Brest, ne lui donne que quelques jours pour faire de l'eau, et part le 30 octobre de conserve avec don Louis de Cordova, qui devoit l'accompagner jusqu'au cap Finistère avec trente vaisseaux. Mais l'armée étoit si considérable, les bâtiments du convoi si nombreux, qu'il fallut deux jours pour effectuer cette sortie, pendant laquelle les vents ayant beaucoup varié et s'étant enfin fixés au sud-ouest, devinrent si violents qu'ils portèrent la plus grande confusion parmi tous les bâtiments de ligne et du convoi. Tous s'abordoient d'une manière effroyable. Les Espagnols rentrèrent aussitôt. M. d'Estaing, qui d'abord n'avoit pas voulu suivre cet exemple, y fut enfin forcé par la continuation du mauvais temps et l'incertitude où l'on étoit de sa durée. Alors ses vaisseaux, rentrant tous à-la-fois dans le plus grand désordre, se trouvèrent exposés à autant d'avaries dans le port que s'ils fusent restés en pleine mer. Enfin le calme étant revenu, l'escadre françoise qui s'étoit réparée à la hâte, se trouva en état de ressortir le 7 novembre, au nombre de trente-cinq vaisseaux, et laissa à Cadix don Louis de Cordova. M. d'Estaing n'arriva à Brest que le 5 janvier. Cette traversée, qui avoit duré deux mois, n'offrit d'autre événement dans son cours que la con-

trariété des vents, la lenteur de la marche des bâtiments marchands, et l'occasion manquée de s'emparer de l'escadre de l'amiral Digby et de son convoi, en tout ou partie. La disette commençoit à se faire sentir d'une manière assez inquiétante, surtout pour les bâtiments de commerce, lorsqu'enfin on parvint à entrer dans le port.

Le 20 octobre, le Portugal, pour faire respecter sa neutralité, avoit armé dix vaisseaux. En décembre 1780, l'Angleterre et la Hollande s'étoient fait leur déclaration de guerre, et dans le même temps les cours de Madrid et de Versailles avoient reconnu le traité d'alliance des trois puissances du nord, et avoient déclaré qu'elles les respecteroient.

Nous avons remis jusqu'ici à parler de plusieurs combats particuliers que voici.

Le 1er mai, le brave capitaine Roger de Dunkerque qui avoit reçu une épée montée en or de Sa Majesté, pour ses actions de valeur, fut tué, commandant le corsaire le *Dunkerque*, dans un combat qu'il soutenoit avec deux corsaires de vingt canons, contre une frégate, deux corvettes et une pinque armée, escortant un convoi.

Le 26 juin, M. de Rausanne, commandant la frégate la *Capricieuse*, rencontra sur le cap Orte-

gal deux frégates angloises, la *Prudente*, capitaine Waldegreen ; et la *Licorne*, capitaine Cadogan : après un combat de nuit soutenu des deux bords, M. de Rausanne et son second ayant été tués, le troisième, M. de Cherval, ne pouvant plus soutenir une attaque si supérieure, et faisant eau de toutes parts, est obligé de se rendre. L'action avoit duré cinq heures et demie.

La *Capricieuse* avoit été si maltraitée dans le combat, que les Anglois, ne pouvant la faire naviguer, y mirent le feu : ils firent dans leurs papiers le plus grand éloge du capitaine françois.

Le 16 juillet, M. de Kergariou, commandant la *Belle Poule*, étant en croisière sur Belle-Ile, près de Lorient, est chassé et joint par le vaisseau anglois le *Non-Such*, de soixante-quatre, commandé par sir James Vellace. Le combat commence à minuit et dure trois heures. M. de Kergariou est tué, son second et deux autres officiers sont blessés. La frégate, totalement démâtée, ayant sept pieds d'eau dans la cale, est forcée de se rendre. Elle avoit eu vingt-quatre hommes tués et cinquante blessés. M. Durup de Bellaine, volontaire, avoit été blessé d'abord ; remonté après il fut blessé de nouveau.

Le 20 juillet, à cinq heures du matin, à la vue de la tour Colchique (côte d'Alger), M. de Vialis

de Fontebello, commandant la frégate le *Mont-Réal*, escortant un convoi pour ces parages, est chassé par cinq bâtiments ; il prend aussitôt la bordée de terre et reste en arrière de son convoi. Le vent lui ayant manqué, il est atteint d'abord par deux petites frégates de vingt-deux en batterie, qui le canonnent par la hanche, sans qu'il puisse se tourner autrement et leur riposter ; enfin, à la première brise qui souffle, il peut présenter son travers pour combattre à la fois les deux premiers bâtiments et aussi les trois autres corvettes qui venoient de profiter de la même brise pour arriver : mais insensiblement pendant que le convoi filoit, puis mouilloit sous la Tour, le *Mont-Réal*, tout en combattant, s'approche tellement de terre, que les cinq bâtiments ne peuvent l'empêcher de se sauver. M. de Vialis ayant été tué dans l'action, son second, M. de la Porte Mutrieux avoit pris le commandement et continué le combat.

Les autres officiers étoient MM. Ferrandy Court, Granet Simian et Hermine, officiers auxiliaires. Le roi conserva à M. de la Porte Mutrieux le commandement de la frégate, et le nomma capitaine de vaisseau à prendre rang.

Le 10 août, M. le chevalier Durumain, commandant la *Nymphe*, rencontre près de Brest la frégate la *Flora*, portant du 18, commandée

par le capitaine William. Le combat s'engage, et après une heure d'un feu très-vif, M. le chevalier Durumain est tué. Cependant, la *Flora* ayant la barre de son gouvernail coupée, et étant au vent, fait une si forte abattée sur la *Nymphe*, que M. de Keranstreet, qui avoit succédé au commandement, ignorant la cause de cette manœuvre extraordinaire, croit que cette frégate veut venir à l'abordage; et, sans y être préparé, étant d'ailleurs bien inférieur en nombre, il tient le vent pour s'y prêter. Bientôt les deux frégates sont abordées; les officiers, pleins d'ardeur, suivis de ceux des matelots qui étoient sur le gaillard, sautent à bord de l'ennemi; ils ne peuvent s'y soutenir et sont aussitôt repoussés et poursuivis jusque sur leur bord, où le combat s'engage d'une manière si terrible, que M. de Keranstreet et plusieurs officiers sont tués, et tous les autres blessés. On voyoit dans cette lutte si inégale des matelots françois sans armes se jeter sur celles de leurs adversaires, les leur arracher, et s'en servir pour les combattre. A la fin, il fallut bien que le nombre l'emportât; les Anglois devenus maîtres du vaisseau, en amènent eux-mêmes le pavillon.

Pendant ce combat, M. Charles du Couedic, enseigne de la *Charmante*, tombe atteint d'une

pierre en sautant à l'abordage, et meurt écrasé entre les deux frégates.

1781. Peu avant la rentrée de M. d'Estaing à Brest, il venoit de sortir des frégates pour croiser sur Ouessant : de ce nombre étoit la *Minerve*, que M. de Grimouard avoit défendue déjà si glorieusement contre une frégate et un vaisseau le 7 février 1779; il est rencontré près du cap Lézard par deux vaisseaux anglois de soixante-quatorze canons, le *Courageux* et le *Vaillant*, aux ordres de lord Mulgrave. M. de Grimouard soutenoit depuis une heure le feu du premier vaisseau; ses mâts de beaupré, de misaine et d'artimon, étoient près de tomber, lorsque le *Vaillant* le joint et lui tire deux bordées à portée de pistolet. La *Minerve* ne pouvant prolonger sa glorieuse résistance, se rend le 4 janvier, et ne peut être emmenée qu'à la remorque. Dans ce combat, M. de Grimouard fut grièvement blessé; M. Andrieux de Saint-Audient, son second, fut tué. Le chevalier de Nossay, garde-marine, mourut quelque temps après de ses blessures. Ce second combat assura à M. de Grimouard la juste considération attachée à son nom pour jamais dans la marine.

Cependant, les bâtiments hollandois venant

des Indes, dans l'ignorance de la déclaration de guerre entre la Hollande et l'Angleterre, alloient se livrer sans défiance, lorsque la France envoya pour les en prévenir la frégate la *Gloire*, commandée par M. de Blachon, et la *Friponne*, commandée par M. de Macnemara, qui sortirent dans les premiers jours de mars.

M. de Suffren, commandant une escadre destinée pour l'Inde avec un convoi considérable, étoit sorti de Brest avec M. de Grasse le 22 mars; s'en étant séparé au cap Finistère, il se dirigea sur les îles du Cap-Vert. Arrivé à Saint-Iago, voyant une escadre angloise mouillée dans la baie de la Praya, il donne ordre à son convoi de continuer sa route vers le cap de Bonne-Espérance, et en même temps il prend la tête de ses vaisseaux (*e*).

L'*Annibal* mouilla sur la bouée du vaisseau anglois le *Héros*, et reçut beaucoup de dommage. M. de Cardaillac fut tué à la première bordée; son vaisseau aborda un vaisseau de la compagnie des Indes, et s'éloigna. Le *Vengeur* et le *Sphinx*, tombés sous le vent, portèrent au large, tenant le vent; alors le *Héros* et l'*Annibal*, se voyant seuls exposés à tout le feu des vaisseaux anglois, coupèrent leurs câbles, serrant le vent

(*e*) Voyez le tableau à la fin du volume.

bâbord amures. L'*Annibal* ayant perdu ses mâts se fit remorquer par le *Sphinx*. Les Anglois avoient mis à la voile, mais heureusement ils n'allèrent pas loin, à la nuit ils avoient repris leur mouillage, et les François, toujours avec l'*Annibal* à la remorque, purent continuer leur route pour le cap de Bonne-Espérance, où ils mouillèrent le 20 juin, avant les Anglois. C'est dans cette situation, et à la suite d'un combat entrepris peut-être trop légèrement, que M. de Suffren parut dans des contrées où il devoit bientôt se couvrir de gloire.

Amériq. 1781. Le récit des événements d'Amérique étant trop arriéré, nous allons le reprendre.

Rodney, après le départ de M. de Guichen, revint aux Antilles, et essaya vainement de reprendre Saint-Vincent. S'y étant présenté le 16 janvier au soir avec dix vaisseaux et trois mille hommes commandés par le général Vaugham, il fut forcé à rembarquer ses troupes par M. de Blanchelande, lieutenant-colonel de Viennois, qui n'avoit que huit cents hommes de troupes réglées et trois cents hommes de milices.

Peu après, l'amiral Rodney ayant reçu ordre d'attaquer les possessions hollandoises, s'empara de Saint-Eustache, ayant sous son commandement dix-sept vaisseaux et quatre mille

hommes. Cette île, devenue le marché général des puissances neutres, étoit sous le commandement du comte de Byland, dont la capitulation portoit que la ville et les habitants étoient recommandés à la clémence et à la merci des Anglois. Nous allons voir les fruits de cette recommandation.

Toutes les maisons furent pillées indistinctement; on fit embarquer les marchands après les avoir fouillés; on prit ou brûla leurs registres. Les commerçants anglois, qui y étoient établis en nombre presque double de ceux des autres nations, ne furent pas plus épargnés que les autres. On vendit sur la place les effets saisis chez les particuliers, et on exigea de ceux-ci de l'argent comptant. Le général Graaf, commandant des troupes hollandoises, fut maltraité et gardé à vue. Pendant toutes ces exécutions, le pavillon hollandois, laissé à dessein sur le fort, attiroit de nouvelles prises.

Les îles voisines de Saba et de Saint-Martin subirent le même sort. Une petite flotte hollandoise avoit fui, à l'approche de Rodney, sous l'escorte du vaisseau le *Mars*, de soixante, et fut prise par une escadre de cinq vaisseaux envoyée à sa poursuite; mais le vaisseau n'amena qu'après

avoir perdu tous ses mâts et son brave commandant, le contre-amiral Crull.

Les colonies de la Guiane hollandoise, Démérary, Esquibo, Berbiche, ainsi que la petite île Saint-Barthélemy, furent prises du 2 au 16 mars.

Rodney, instruit du départ de M. de Grasse, de Brest, le 22 mars, envoya l'amiral Hood, avec dix-huit vaisseaux, pour croiser devant le Fort-Royal, et resta à Saint-Eustache avec le *Sandwich*, de 90, et le *Triomphant*, de 74, pour faire le partage du butin et préparer le convoi qui devoit le porter en Angleterre. Il le fit partir le 19 mars, se flattant bien qu'il arriveroit à bon port et qu'il n'en seroit pas de même des vaisseaux du convoi de M. de Grasse; mais avant de montrer comment ses vœux furent remplis, il faut se reporter au pays insurgé, après la défaite complète du colonel Ferguson, à Kig-Moutain.

Les Anglois reçurent encore un échec : le général américain Morgan prit six cent soixante hommes, les drapeaux du 71ᵉ régiment, et trente-cinq charriots au passage de la Bronde. Néanmoins lord Cornwallis prenant l'offensive, s'avance dans la Caroline du nord, sans bagages, après avoir laissé celle du sud sous le commandement de lord Rawdon. Le 1ᵉʳ février, il passe

le Catawbaw sous le feu des milices américaines, et malgré leur résistance il s'empare, le 4, de Salisbury; le 17, de Hillsborough; le 15 mars, avec cinq mille hommes, il en défait, à Quaker-Méeting, quatre mille cinq cents, commandés par le général Gréen, et lui prend de plus quatre pièces de canon, mais il perd mille hommes; et faute de vivres, quitte ces contrées désertes en rétrogradant jusqu'à Vilmington, pour se ravitailler et se reposer, comptant sans tarder faire sa jonction en Virginie, avec les troupes que lord Clinton lui envoyoit sous les ordres de Bénédict Arnold. Or c'est précisément ce que M. de Ternay, commandant les vaisseaux françois, et M. de Rochambeau, général de l'armée de terre, tentèrent d'empêcher, comme nous le verrons plus bas.

Ce Bénédict Arnold, transfuge américain, étant quartier-maître-général de l'armée lors de l'évacuation de Philadelphie, avoit déjà excité contre lui de violents soupçons d'infidélité et de cupidité dans ses fonctions, lorsque le 23 septembre 1780, d'intelligence avec le général Clinton, il passa à l'ennemi; mais comme les Anglois refusoient de lui obéir sur les lieux de sa trahison, ce général l'envoyoit passer la Chésapeak pour se joindre à lord Cornwallis. Sa

trahison fut cause du jugement rendu et exécuté contre le major André, traité comme espion par les Américains.

Après sa défaite, le général Gréen, par un détour se porta le 2 avril sur Cambden qu'évacua lord Rawdon, et poussa ses avantages de poste en poste jusqu'à Charles-Town.

M. Destouches, succédant à M. le chevalier de Ternay qui venoit de mourir, partit avec huit vaisseaux (*f*) de Rhode-Island, le 8 mars, pour la baie de la Chesapeak, où il devoit entrer pour débarquer sur le cap Henri quinze cents François qui auroient coupé la retraite à Arnold, pendant que des troupes du pays l'auroient attaqué de front. Le moment paroissoit favorable: il venoit de recevoir le renfort d'un vaisseau, et M. de Rochambeau celui de deux mille hommes, tandis que d'un autre côté l'escadre angloise avoit éprouvé un coup de vent très-violent qui avoit démâté le *Bedford* et fait échouer le *Culloden*.

Une division partie d'avance, composée de l'*Éveillé*, de la *Surveillante* et de la *Gentille*, s'étoit emparée dans la baie, du *Romulus*, de 50; c'est le renfort cité plus haut.

(*f*) Voir à la fin du volume.

Une brume épaisse, survenue dans la nuit du 11 au 12, dispersa l'escadre qui ne put se réunir que le 14, ce qui donna le temps à l'amiral Arbuthnot, parti le 10 de Sandy Hook, favorisé par les vents, de se trouver le 16 en vue des François, à l'est-nord-est de l'entrée de la baie, avec également huit vaisseaux (*g*).

Il étoit de l'honneur et dans les projets de M. Destouches, quoiqu'il fût sous le vent, d'accepter le combat à forces égales. Il fut vif et court; on se battit de si près, courant grand largue au même bord, que le *Conquérant*, capitaine M. de la Grandière, sembloit abordé avec son antagoniste; il eut cinquante et un hommes tués, quarante et un blessés. Le *London*, de 98, alloit couper la ligne, si M. de Villebrune, capitaine du *Romulus*, de 50, n'eût osé lui tenir le travers, et affronter toutes ses bordées; ce qui fit renoncer son capitaine, Thomas Graves, à ce projet, et coûta au Romulus trente hommes tués et soixante-treize blessés.

M. Destouches étoit trop sous le vent de la baie et des Anglois; il avoit d'ailleurs trop grand besoin de se réparer, pour ne pas se presser de gagner Rhode-Island, où le comte de Barras,

---

(*g*) Voyez à la fin du volume.

arrivant d'Europe, prit le commandement de l'escadre, tandis qu'Arbuthnot mouilloit à Lynn-Haven, dans la baie (le 17.)

Alors l'armée angloise ayant rallié les deux mille hommes d'Arnold, le 20 lord Cornwallis, ne voulant pas garder auprès de lui un homme si taré, le renvoya à New-Yorck avec ses deux légions, et pilla la Virginie à la tête de cinq mille hommes de troupes d'élite et de six cents dragons ou chasseurs, auxquels les Américains n'avoient à opposer que trois mille deux cents hommes des milices de la Virginie et du Maryland, sous les ordres de M. de la Fayette, qui se maintinrent sans pouvoir empêcher le ravage d'une grande partie de la Virginie.

Cependant les Américains s'aguerrissoient, se disciplinoient de plus en plus, au moyen de plusieurs petits combats qui, d'un autre côté, ne procuroient aucun avantage aux Anglois, dont enfin l'armée se retrancha dans les postes d'Yorck-Town et de Glocester, par ordre du général Clinton; et c'est ici que les projets contre cette armée se combinent avec ceux de M. de Grasse, que nous amènerons après avoir fait mention d'un combat de frégate.

Le 20 avril, la *Surveillante* qui, jugée hors de service après son mémorable combat, avoit

pourtant été refondue presque tout à neuf, sur les instances de MM. les officiers de la marine, commandée par M. de Villeneuve Cillard, digne d'en être le capitaine, rencontre, après sa coopération à la prise du *Romulus*, le vaisseau l'*Ulysse*, de cinquante, près l'île Mogane. Le combat s'engage malgré l'inégalité des forces, et dure deux heures, après lesquelles le vaisseau dégréé abandonne la frégate, qui, de son côté, étoit si désemparée que ses mâts tombèrent tous à la fois quelque temps après le combat. Elle eut onze hommes tués et quarante-deux blessés. MM. Bormicc, officier auxiliaire, et de la Sourdière, garde-marine, furent tués; M. le Lieur, officier auxiliaire, fut blessé.

Pour achever l'histoire de cette frégate, qui pouvoit bien perdre tous ses mâts dans chaque action, mais ne devoit jamais être prise, il faut ajouter qu'elle a péri dans un coup de vent près des côtes d'Irlande, après qu'on eut eu le bonheur de sauver son équipage.

M. de Grasse, parti de Brest le 22 mars avec vingt vaisseaux et cent cinquante bâtiments tant de transport que de commerce; faisant remorquer les plus mauvais voiliers par les vaisseaux de guerre, mit une diligence inouïe dans sa traversée, qui ne fut que de trente-six jours.

Le 28, ayant rallié cinq vaisseaux amenés au-devant de lui du Fort-Royal par M. d'Albert de St.-Hypolite, il est aperçu par l'amiral Hood, qui porte sur lui avec ses dix-huit vaisseaux; mais M. de Grasse arrivant dessus, lui fait prendre chasse. Les vaisseaux anglois le *Centaure*, le *Russel*, le *Torbay* et l'*Intrépide*, furent joints et très-maltraités. M. de Grasse pousse la chasse jusqu'à trente lieues à l'ouest de Sainte-Lucie; puis reste toute la journée du 30 en vue sans se décider, on ne sait pourquoi, à profiter de sa supériorité de sept vaisseaux; lève décidément la chasse le 1er mai, et bientôt mouille au Fort-Royal, où il ne reste que le temps de concerter avec M. de Bouillé une attaque sur Tabago.

Les Anglois s'étant réfugiés à Saint-Christophe et à Antigues, M. de Grasse et M. de Bouillé, en allant à Tabago, débarquent le 8 mai, douze cents hommes au Gros-Islet, dont le mouillage est si inquiétant pour le Fort-Royal; mais réflexion faite sur le peu de temps qui restoit avant l'hivernage, ils sont aussitôt rembarqués.

Cependant M. d'Albert de Rioms, commandant le *Pluton* et l'*Expériment*, expédié directement, protège le débarquement de M. de Blanchelande, qui, à la tête de quinze cents hommes, pousse l'ennemi de poste en poste jus-

qu'à Caledonia, au centre de l'île. Alors M. de Grasse amène encore trois mille hommes, ce qui obligea le gouverneur Ferguson, réduit à quatre cents hommes par la défection des milices du pays, à capituler le 1er juin.

Enfin, Rodney ayant rassemblé tous ses vaisseaux, au nombre de vingt-deux, appareille de la Barbade pour venir au secours de Tabago, et apprend, le 4 juin, en vue de l'île, sa reddition. Le 5, les armées n'étoient qu'à deux lieues l'une de l'autre, mais les Anglois disparurent pendant la nuit, et M. de Grasse s'étant ravitaillé à Tabago et approvisionné de munitions de guerre, en part le 9 juin pour débarquer M. de Bouillé à la Martinique, et de suite se rendre à Saint-Domingue avec un convoi.

M. de Grasse trouva au Cap, le 16 juillet, la frégate la *Concorde* qui lui amenoit vingt-cinq pilotes américains, selon la demande qu'il avoit prié M. de la Luzerne, ambassadeur de France auprès du congrès, d'en faire à cette puissance, et lui apportoit des dépêches de M. de Rochambeau, qui offroit le choix des points d'offensive combinée à la baie de la Chesapeack ou à New-Yorck, et portoient demande de cinq à six mille hommes de troupes, de munitions et de 1,200,000

liv. pour la solde des troupes; avec instance d'une prompte réponse par la même frégate.

Le 26 juillet, le feu prit à l'*Intrépide*, mouillé au fond de la baie du cap, près le fort Dauphin. Tous les efforts pour l'éteindre étant inutiles, on fit échouer ce vaisseau le plus loin qu'il fut possible de la ville et de l'escadre. M. Duplessis-Pascau, qui le commandoit, fit mettre à terre avec la plus grande activité les hommes et leurs effets; ensuite, se livrant au désespoir, il veut périr avec son vaisseau. M. de Grasse lui envoie l'ordre de venir à son bord, Il répond par la ferme déclaration de ce qu'il a résolu. Le général lui envoie son major d'escadre, M. de Vaugiraud, qui éprouve même refus. Cependant, M. de Vaugiraud parle si éloquemment du devoir, de la subordination, que M. Duplessis-Pascau consent à descendre dans le canot de M. de Vaugiraud, le long d'une corde qu'il attache à la galerie, seule partie qui ne fût pas embrasée. A peine le canot étoit accosté à bord de la *Ville de Paris* que l'*Intrépide* sauta.

Quelque temps après, le même malheur arriva à la frégate l'*Inconstante*, à l'île à Vache.

Cependant M. de Grasse, ayant à prévenir l'arrivée de l'escadre angloise sur les côtes d'Amérique, à faire de l'argent, à embarquer des

troupes, à voiler ses projets, à faire escorter des convois pour l'Europe, sans pouvoir néanmoins détacher aucun de ses vaisseaux, déploie une activité et un zèle auxquels rien ne résiste. Au refus des négociants françois, à qui MM. de Grasse et de Charitte offroient d'engager leurs habitations, il emprunte des Hollandois les 1,200,000 l., s'assure de la protection du gouverneur de la Havane pour Saint-Domingue pendant son absence prochaine; expédie, le 28, la frégate la *Concorde* à M. de Rochambeau, avec ses dépêches; puis ayant distribué trois mille quatre cents hommes sur ses vaisseaux, qui, avec la division de six vaisseaux de M. de Monteil, étoient au nombre de vingt-huit, il part pour la Chesapeack le 4, et pense dérober sa marche par le vieux canal de Bahama, que l'amiral Procock seul avoit osé prendre, lorsqu'en 1761 il vint attaquer la Havane avec dix-huit vaisseaux et un convoi.

On ne peut avancer davantage ce récit sans rappeler deux combats de frégates.

Le 22 juillet, les frégates de l'escadre de M. de Barras, l'*Astrée*, commandée par M. de la Peyrouse, et l'*Hermione*, par M. de la Touche, en croisière près de l'Ile-Royale et du golfe de Saint-Laurent, ont connoissance d'un convoi

escorté par six petits bâtiments de guerre, l'*Allégeance* de vingt-quatre, le *Vernon* de vingt-quatre, le *Charles-Town* de vingt-huit, le *Jack* de quatorze, le *Vautour* de vingt, et le *Thompson* de dix-huit. Le convoi serre la côte en tenant le vent. Le *Thompson* restant seul à quelque distance au vent, les cinq autres se mettent en ligne et attendent à petites voiles les deux frégates françoises, qui les chassent au vent à toutes voiles, mais qui bientôt, pour combattre plus tôt et de plus près, leur passent sous le vent et les canonnent avec tant de vivacité et une si grande supériorité, que l'*Allégeance*, le *Vernon* et le *Vautour*, profitent de la nuit pour s'éloigner; que le *Jack* amène, et que le *Charles-Town*, démâté, est fort heureux de se voir près de la côte.

L'*Hermione* eut six hommes tués et quinze blessés; l'*Astrée* six hommes tués et douze blessés; le capitaine du *Charles-Town* fut tué.

La frégate la *Fée*, commandée par M. de Boubée, ayant essuyé, le 27 juillet, un coup de vent près du môle Saint-Nicolas, qui avoit avarié son grand mât, faisoit route à petites voiles vers le Cap, lorsqu'elle aperçoit une frégate angloise de même force.

M. de Boubée étoit assez autorisé par l'infé-

riorité que lui causoit l'état de sa mâture, à éluder le combat, en mouillant à la côte; mais l'honneur en décide autrement : il va au-devant de l'ennemi, et le maltraite au point de le forcer à la retraite, sans pouvoir le poursuivre. Il eut trois hommes tués et vingt-trois blessés. Quelque temps auparavant, il avoit été atteint par le vaisseau l'*Ulysse* de quarante-quatre, qu'il avoit obligé de lâcher prise après une heure d'une vive canonnade. Dans l'action, il avoit eu soixante-quinze hommes hors de combat.

M. de Grasse, malgré les roches dont le vieux canal de Bahama est rempli, malgré les variations de calme et de rafale, et malgré les courants qu'on y éprouve, arriva au cap Henri, formant au midi l'entrée de la Chesapeack, le 28 août; et ce même jour l'amiral Samuel Hood, parti de la Jamaïque (1), ayant passé par le même canal, ne put aboutir qu'à Sandy-Hook, où il fit sa jonction avec l'amiral Graves, qui avoit à bord de ses vaisseaux deux mille hommes pour l'armée de lord Cornwallis. L'amiral Graves prend le commandement.

De son côté, M. de Grasse ayant mouillé le

---

(1) L'amiral Rodney étoit parti le 1[er] août de Sainte-Lucie pour l'Angleterre, où il arriva le 16 septembre.

30 dans la baie de Linn-Haven, puis de là ayant envoyé à Baltimore prévenir de son arrivée, et stationné des vaisseaux aux embouchures des rivières de James et d'Yorck, fit exécuter le débarquement des troupes sous les ordres de M. de Saint-Simon, sous la protection du vaisseau l'*Expériment* et de la frégate l'*Andromaque*, qui remontèrent, à cet effet, la rivière de James jusqu'à Charles-Town. Alors les François et les Américains se réunirent à Williamsbourg.

Le 5 septembre, l'une des frégates en croisière ayant signalé vingt-sept voiles ennemies, M. de Grasse rappelle tous ses canots qui étoient occupés à faire de l'eau, fait couper ses câbles, forme en trois quarts-d'heure la ligne de vitesse, quoiqu'il lui manquât quatre-vingt-dix officiers et quinze cents hommes, encore campés sur les bords de la rivière de James, pour favoriser le débarquement des troupes (*h*).

Les Anglois ayant le vent et courant au plus près tribord amures, virèrent vent arrière à deux heures après midi, pour courir parallèlement aux François dans l'ordre renversé, au nombre de vingt contre vingt-trois. Le feu commença à quatre heures; il fut très-vif de la part de l'avant-

(*h*) Voyez la fin du volume.

garde, mais le centre, et surtout l'arrière-garde, étant trop sous le vent, il n'y eut que quinze vaisseaux qui combattirent jusqu'à la nuit.

Avant le signal d'arriver pour cesser le combat, le *Diadême*, capitaine M. de Monteclerc, étoit vivement combattu par deux vaisseaux, lorsque M. de Chabert, commandant le *Saint-Esprit*, vint à force de voiles, et tenant le vent, le dégager. Tous deux furent blessés.

MM. de Boades, capitaine de vaisseau; Dorvault, lieutenant; Rhaab, enseigne suédois; et la Villéon, lieutenant de frégate, furent tués. MM. le marquis de Chabert de Monteclerc,, de Framont de Champmartin, capitaines de vaisseau; MM. Gouzillon, Maillane, Vanronault, Destouret, lieutenants de vaisseau; MM. Hanquen-Housen, suédois, Krieger, danois, enseignes; Lecordier et la Belaizière, lieutenants de frégate; Lucas et Brochereuil, officiers auxiliaires; de la Salle et Tachereau, officiers d'infanterie; Sambrecq, garde de la marine, furent blessés. Deux cents matelots ou soldats furent mis hors de combat.

M. de Grasse, ayant poursuivi les Anglois pendant quatre jours, craignit avec raison que quelque variation du vent, ajoutant son avantage à celui de la supériorité de la marche, ne donnât

aux Anglois l'occasion de le devancer dans la baie, et leva la chasse.

Le 11, en rentrant dans la baie, on surprit les deux frégates angloises l'*Iris* et le *Richemond* qui, ayant tenté inutilement de faire passer leurs dépêches à lord Cornwallis, coupoient malignement les orins (1) des bouées que les vaisseaux françois avoient laissées sur leurs ancres. Se voyant entourées, elles amenèrent.

Ce même jour, M. de Barras ayant fait un long détour pour sauver dix transports chargés d'artillerie de siége, de munitions de guerre et de bouche, convoi essentiel pour le siége d'Yorck-Town, entre aussi.

Il est digne de mémoire que M. de Barras, l'ancien de M. de Grasse, laissa, par une magnanimité sans exemple, le commandement au général qu'il jugeoit avoir une plus parfaite connoissance du pays, du secret des opérations combinées et du caractère des chefs respectifs et de leurs troupes, et que même il se mit sous ses ordres.

L'état des vaisseaux le *Shrewsbury*, le *Montagu*, l'*Ajax*, l'*Intrépide* et le *Terrible*, obligea l'amiral Graves de retourner à New-Yorck.

---

(1) Câbles qui lient aux ancres les bouées ou corps flottants qui les indiquent et donnent prise dessus.

Le *Terrible*, ne pouvant plus tenir l'eau, *fut brûlé*.

Le 1er septembre, la frégate la *Magicienne*, commandée par M. de la Bouchetière, escortant un convoi de la côte du New-Hampshire à Boston est arrêtée en chemin, à la vue de ce port, et de trois bâtiments de guerre françois, par le vaisseau le *Chatam*, doublé en cuivre. M. de la Bouchetière fait signal à son convoi de s'approcher et commence le combat. Au bout d'une heure et demie, voyant son convoi sauvé, ayant sa batterie démontée, sa mâture prête à tomber, et remarquant que le vaisseau le *Sagittaire*, et les frégates l'*Astrée* et l'*Hermione* étoient retenus en rade de Boston par des vents contraires, atteint d'ailleurs d'une blessure mortelle, est forcé de se rendre.

L'équipage étoit dans un tel enthousiasme de magnanimité et d'attachement à son capitaine, qu'un matelot, frappé à côté de M. de la Bouchetière, se sentant mourir, lui prend la main et s'écrie : Je vais mourir, mon capitaine, mais je regrette moins la vie que de voir la frégate tomber au pouvoir de l'ennemi, et il meurt.

La *Magicienne*, dans ce combat, avoit eu trente-deux hommes tués et cinquante-quatre blessés. M. Marmier, commandant du déta-

chement, fut tué. MM. de la Bouchetière, le chevalier de Villevieille, lieutenant de vaisseau, de Tau, enseigne, furent blessés. M. de la Bouchetière loua beaucoup les services de son état-major. MM. de la Fruglais et Maupas, officiers auxiliaires, d'Hardivilliers, de Chauvigny, de Blot et de Rosan, en faisoient partie.

Cependant les généraux Washington et Rochambeau ayant reçu, le 15 août, par la *Concorde*, les dépêches de M. de Grasse, s'étoient mis en marche le 19 avec sept mille hommes de troupes; et le général Clinton croyant qu'on en vouloit à New-Yorck, Sandy-Hook et Staten-Island, envoya redemander à lord Cornwallis les troupes qu'il lui avoit détachées.

Les troupes de M. de Rochambeau ayant traversé Philadelphie les 3 et 4 septembre, arrivèrent le 6 à l'embouchure de l'Elk, dans le nord de la Chesapeack, au moment qu'y débarquait M. de Saint-Cesaire, porteur des dépêches de M. de Grasse à M. de Rochambeau, qui dit dans son journal : « C'est peut-être le hasard le plus » extraordinaire et du meilleur augure que, pour » une expédition combinée des îles sous le Vent » et du nord de l'Amérique, on se soit trouvé » à un rendez-vous à moitié chemin à une heure

» de différence, les uns par terre, les autres par » mer. »

Ces troupes furent transportées au sud à Williamsbourg, où elles se réunirent les 26 et 27 septembre à celles de MM. de Saint-Simon et de la Fayette.

Le 28, cette armée combinée, forte de quinze mille hommes, se porta sur Yorck-Town, qui fut investi par sept mille hommes, tant Américains que François; et sur Glocester, que bloquèrent cinq cents hommes de la légion de Lauzun et douze cents Américains, sous les ordres du général Wreden, tandis que M. de Grasse envoya, le 1er octobre, huit cents hommes de la garnison des vaisseaux, sous les ordres de M. de Choisy, pour garder le passage de la rivière contre toute entreprise de lord Cornwallis, qui s'étoit retiré derrière les ouvrages avancés de Yorck-Town.

Dans la nuit du 7 au 8 octobre, l'artillerie étant arrivée, le général en chef fit ouvrir la tranchée à deux cent cinquante toises de la place. Chaque nuit elle étoit relevée alternativement par les régiments de Bourbonnois, de Soissonnois, d'Agénois, de Saintonge, de Gâtinois et de Royal-Deux-Ponts, et commandée successivement par MM. le baron et le comte de Vio-

mesnil, le marquis de Saint-Simon, le chevalier de Chatelux, maréchaux de camp, et le comte de Custine, brigadier. Les Américains fournissoient trois bataillons aux ordres des généraux-majors Lincoln, le marquis de la Fayette et Stuben, et des brigadiers-généraux Clinton et Waine.

Le 10 octobre, soixante-seize bouches à feu commencent à tirer et réduisent bientôt l'artillerie des assiégés au silence.

La nuit du 11 au 12, pendant qu'on brûloit le vaisseau anglois le *Charron* de quarante-quatre, qui prétendoit barrer la rivière entre Yorck-Town et Glocester, fut élevée la seconde parallèle à cent cinquante toises de la place, qui fut terminée à la pointe du jour et appuyée à deux redoutes que venoient d'emporter, l'épée à la main, MM. le baron de Viomesnil, à la tête de quatre cents grenadiers françois, le comte Guillaume Forback de Deux-Ponts, et le marquis de Lestrades, à la tête de quelques troupes américaines, soutenues du régiment de Gâtinois.

Dans la nuit du 15 au 16, les assiégés firent une sortie de six cents hommes et enclouèrent deux canons de la seconde parallèle.

Une suspension d'armes est obtenue le 17 par lord Cornwallis, et la capitulation est signée le

19, portant que les troupes de terre et celles de mer seront conduites comme prisonnières de guerre, les unes dans l'intérieur des terres, les autres à bord des vaisseaux de l'état. On prit six mille cinq cent quatre-vingt-onze hommes, soixante canons, huit mortiers et quarante bâtiments de transport.

Les assiégeants eurent quatre cent cinquante hommes tués ou blessés, et les assiégés plus de sept cents.

Le général Washington, en faisant présent à chacun des régiments de Gâtinois (depuis Royal-Auvergne) et de Deux-Ponts, de deux pièces de bronze de l'artillerie des redoutes, leur témoigna qu'il désiroit qu'ils les conservassent comme un témoignage du courage avec lequel ils avoient pris ces redoutes, l'épée à la main, et qu'elles servissent à perpétuer le souvenir d'une action dans laquelle les officiers et les soldats avoient montré la plus noble émulation et le courage le plus brillant.

Le congrès, par une résolution du 28 septembre, présenta ses remercîments à MM. de Grasse et de Rochambeau. Il fit élever une colonne à Yorck en Virginie, portant une inscription en mémoire des généraux Washington, de Rochambeau et de Grasse; de plus, il fit donner deux

pièces de canon, de celles de Yorck-Town, à chacun des deux généraux de Rochambeau et de Grasse, en invitant l'ambassadeur de France à demander à S. M. T. C. qu'elle voulût bien permettre à ces généraux d'accepter ce témoignage de sa gratitude.

C'est ainsi que le général Burgoine et le général Cornwallis furent punis de la trop grande rigueur qu'ils avoient exercée envers des peuples que la douceur et l'humanité auroit ramenés à l'obéissance. Le général fut pris, comme on l'a déjà dit, le 17 octobre 1777 par les généraux américains Lincoln, Arnold et Gates.

Peu de jours après la prise d'Yorck-Town, l'amiral Graves, avec vingt-sept vaisseaux portant sept mille hommes de débarquement, parut devant le cap Henri; mais apprenant la reddition de Charles-Town, il retourna à New-Yorck.

M. de Grasse, sur l'invitation des généraux Washington et de Rochambeau, consentit à passer dans la baie toute la saison de l'hivernage. Ensuite, après s'être ravitaillé et avoir repris les troupes qu'il avoit amenées, il mit à la voile le 4 novembre et mouilla au Fort-Royal le 16, après avoir détaché quatre vaisseaux pour aller au Cap prendre un convoi et l'escorter en Europe.

Pendant que les forces françoises et les forces

américaines triomphoient dans le nord de l'Amérique, les Espagnols obtenoient de grands succès sur les côtes du golfe du Mexique et sur les bords du Mississipi. Déjà les 17 et 21 septembre 1779 et le 14 mars 1780, don Galvez, par son activité, avoit enlevé aux Anglois presque toutes leurs possessions dans la province de Pensacola, lorsque de concert avec don Solano, qui avoit neuf vaisseaux, et avec M. de Monteil qui avoit quatre vaisseaux françois, il sort au mois d'octobre pour aller attaquer Pensacola ; mais un violent coup de vent disperse l'escadre et le convoi. Don Solano, sans perdre de temps, rassemble ses vaisseaux, fait de nouveaux préparatifs, et parvient, le 9 mars 1781, à débarquer treize cents hommes de bonnes troupes sur l'île Sainte-Rose, près Pensacola, auxquels don Solano joint deux mille deux cents hommes des garnisons de ses vaisseaux. Don Galvez, sans attendre les renforts qui devoient venir de la Mobile et de la Nouvelle-Orléans, bloque aussitôt la place. Enfin, le 9 mai il ouvre la tranchée avec huit mille hommes, et le général Campbell capitule aussitôt pour la province et pour la Floride occidentale; ce qui réduisit la Jamaïque à tout faire venir d'Europe. Dans leur rapport officiel, don Galvez et don Solano se louèrent beaucoup des

officiers françois, et nommément de MM. de Monteil, de Gompy, commandant le *Destin*; Duplessis-Pascau, commandant l'*Intrépide;* de Pierrefeu, commandant le *Triton*; de Ravenel, commandant la frégate l'*Amazone;* et de Boisdon, capitaine de pavillon de M. de Monteil.

L'indépendance étant assurée aux Etats-Unis par la prise de lord Cornwallis, et la possession du Mexique aux Espagnols par celle des Florides, les Anglois devant en éprouver les plus grands torts, leur gouvernement pensa dès-lors à négocier une paix séparée avec les Etats-Unis.

Cependant, M. de Bouillé, instruit que Saint-Eustache étoit mal gardé, réunit promptement douze cents hommes, les embarque sur trois frégates, répandant le bruit qu'il va au-devant de M. de Grasse; il part de la Martinique le 15 novembre, arrive le 25 au soir à Saint-Eustache, et commence à débarquer son monde pendant la nuit. Il en avoit à peine quatre cents à terre, lorsqu'un ras de marée empêche le gros de sa troupe de débarquer. Alors sa situation désespérée lui inspira la plus grande audace. Sa petite troupe, la partage et l'on franchit la distance de deux lieues à la faveur du reste de la nuit. A la pointe du jour, M. le comte de Dillon aperçoit un corps de

troupes qui, trompé par les habits rouges de ses soldats, s'avance avec confiance; il voit l'erreur et le laisse approcher, puis fait une décharge à petite portée, qui tue sept hommes, en blesse quatorze et porte l'épouvante dans les rangs. Lord Cockburn, gouverneur, s'élance hors de la ville, accourt au bruit. Pendant ce temps, M. le chevalier de Fraisne, qui se dirigeoit sur la place avec quelques fusiliers et chasseurs de son régiment, pour couper la retraite aux Anglois, étant aux portes de la ville, que dans la confusion on avoit laissées ouvertes, les passe, fait lever les ponts derrière lui et somme la garnison de se rendre. Surprise, sans chef, ne pouvant plus se réunir, elle met bas les armes sans résistance. Elle étoit de six cent soixante-dix-sept hommes, dont moitié étoit en dehors. On y prit soixante-huit pièces d'artillerie; plus, un million en argent, que M. de Bouillé fit remettre aux habitants à qui il appartenoit, ainsi que la somme de 264,000 liv. au général Cockburn, qu'il réclamoit comme sa propriété : ce qui rappelle la conduite si différente de l'amiral Rodney. Quant à la somme de 1,600,000 liv. appartenant à cet amiral, au général Waugham et autres officiers anglois, elle fut déclarée de bonne prise et distribuée aux troupes de terre et de mer.

Le lendemain, les îles de Saba et de Saint-Martin se rendirent.

MM. de Grasse et de Bouillé à peine rentrés à la Martinique, en étoient partis le 27 décembre avec trois mille cinq cents hommes, dans l'intention d'aller attaquer la Barbade, lorsque M. de Barras, qui devait protéger le débarquement, fut tellement assailli par des vents contraires, qu'après être sorti et rentré plusieurs fois, il finit par relâcher, ayant plusieurs vaisseaux maltraités; l'un d'eux, le *Solitaire*, ayant été abordé par le *Conquérant*, alla se réparer à Saint-Domingue; un autre, le *Caton*, qui portait l'artillerie de terre, relâcha à Saint-Eustache.

Europe. 1781. En Europe, M. de la Motte-Piquet sortit de Brest, le 25 avril, avec quatre vaisseaux, deux frégates, un lougre et un cutter, dans l'espérance de s'emparer, aux atterrages d'Europe, du convoi qui apportoit les riches dépouilles de Saint-Eustache. En effet, le 1er mai les découvertes signalèrent un convoi au Vent. M. de la Motte-Piquet ordonne une chasse générale, bientôt suspendue par la nuit. Au jour, le lougre et le cutter étoient au milieu du convoi, lorsque les vaisseaux d'escorte, commandés par le contre-amiral Hotham, étoient encore à la tête: C'étoient le *Vengeur*, de soixante-quatorze; le *Mars* de soixante et la

frégate l'*Alcmène* Aussitôt le contre-amiral anglois, sans disputer son convoi, fait signal, tant aux bâtiments de l'escorte qu'à ceux du convoi, de prendre chasse à toutes voiles ; mais ces derniers étant de grosses hourques hollandoises de cinq à sept cents tonneaux, ne pouvoient suivre, et dérivoient sur la ligne françoise qui étoit sous le vent, de sorte que de trente-quatre bâtiments dont le convoi étoit composé, vingt-deux furent pris (1).

Malgré le pillage inévitable, le bas prix des ventes, les grands frais d'administration, et la précaution des Anglois qui avoient mis toutes les caisses d'argent sur l'*Alcmène*, la meilleure marcheuse de l'escorte, chaque matelot eut 500 fr. de part de prise.

M. Dastorg, jeune enseigne de vaisseau, écri-

(1) Une circonstance de cette journée divertit l'équipage du cutter françois la *Levrette*, chargée d'amariner toutes ces prises ; un matelot, de son canot voulant monter à bord de l'une d'elles, met le pied sur la volée d'un canon, le détache, l'entraîne et disparoît avec lui. Mais bientôt à la terreur que devoit causer cet accident succède la joie, en voyant ce matelot reparoître à cheval sur son canon. Le fait est que pour se donner l'air redoutable, quoique d'humeur très-pacifique, la plupart de ces bâtiments avoient, en guise d'artillerie, des canons de bois, plaqués comme des pots à moineaux le long de leur bord.

vit à son père qu'il lui envoyoit les 600 fr. de sa part de prise, pour être employés à la délivrance des prisonniers, en témoignage de joie à l'occasion de la naissance de Mgr. le dauphin, qu'on venoit de célébrer avec enthousiasme (1).

Il faut rendre compte ici de la valeureuse défense d'une frégate espagnole contre un vaisseau anglois de soixante-quatorze canons, qui eut lieu pendant cette sortie.

A deux cents lieues dans l'ouest des terres de la Galice, la *Santa-Leocadia*, de vingt-six canons, commandée par M. de Venthuisen, est chassée par le vaisseau anglois le *Canada*, de soixante-quatorze canons, de marche supérieure, escortant deux cents voiles. La *Santa-Leocadia* fait ainsi soixante-dix lieues avec la certitude de ne pas échapper, soit en fuyant soit en cherchant à se dérober dans l'obscurité des nuits aux poursuites d'un ennemi que le clair de lune favorisoit encore. Enfin elle est jointe et se bat avec acharnement pour l'honneur du pavillon. Le capitaine, M. de Venthuisen, blessé dangereusement, passe le commandement à son second, don Juan Perez Monti, qui est pareillement mis hors de combat; enfin, après une

(1) Né le 22 octobre 1781, mort en 1789.

heure et demie de combat, la frégate ne pouvant plus manœuvrer, l'artillerie étant toute démontée, le troisième, don Joachim Moscoso, amène un pavillon bien honoré par une telle défense. Les Anglois mirent quatre jours à regréer leur prise. La cour de Madrid en récompensa grandement les valeureux défenseurs.

Le 30 mai, à la hauteur de Gibraltar, les frégates hollandoises le *Castor*, capitaine Melvill, et la *Briglia*, capitaine Oorthuysen, rencontrent les frégates angloises la *Flora*, capitaine William, et le *Crescent* La *Flora* se rend maîtresse du *Castor* après deux heures de combat. Le *Crescent*, au contraire, se rend à la frégate hollandoise la *Briglia*; mais la *Flora* survenant, reprend sa conserve, tandis que la frégate preneuse court à Cadix se réparer, ayant eu douze hommes tués et quarante-trois blessés. Le *Castor* eut vingt-deux hommes tués, la *Flora* neuf, le *Crescent* vingt-six. La *Flora* eut trente-deux hommes blessés, le *Crescent* soixante-sept, le *Castor* quarante et un.

Sur ces entrefaites, lorsque le capitaine William se félicitoit d'avoir repris le *Crescent*, et se flattoit d'emmener le *Castor*, paroissent les frégates la *Friponne* et la *Gloire*, envoyées, comme on le sait, au-devant des Hollandois pour leur

apprendre la déclaration de guerre. La *Flora* prend chasse et abandonne ses deux prises. Les deux frégates françoises rentrent à Lorient le 22 juin, après la plus brillante croisière, trois mois après leur départ.

Voici ce que les Anglois ajoutèrent dans leur relation de ce combat.

« La manière dont les Hollandois viennent de » débuter dans leur défense contre nos frégates » la *Flora* et le *Crescent*, ne nous présente » qu'un ennemi redoutable; leur valeur a égalé » la nôtre dans cette occasion. De pareils en- » nemis ne nous promettent pas des victoires » aussi aisées que nous osions le croire. »

Le collége de l'amirauté de la Meuse, pour récompenser la conduite de la *Briglia*, considéra le *Crescent* comme ayant été pris, et sur l'estimation de sa valeur à 24,787 florins, fit distribuer à chaque matelot 100 florins. Les lieutenants Capelle et Gobins eurent des pensions de 300 florins.

M. le comte de Guichen, parti de Brest avec dix-huit vaisseaux le 18 juin, s'étoit rendu à Cadix, où l'attendoient le vaisseau françois le *Majestueux*, trente vaisseaux espagnols et dix mille hommes de troupes sous les ordres de M. le duc de Crillon, destinés à l'attaque de Minorque.

L'armée combinée, forte de quarante-neuf vaisseaux, sous les ordres de don Louis de Cordova, mit à la voile avec un convoi portant les troupes de terre qui, ayant été débarquées à Minorque, furent bientôt renforcées par des détachements de huit régiments françois.

Don Louis de Cordova, après être resté quelque temps devant le détroit, vint croiser à l'entrée de la Manche pour tenir les Anglois en échec, afin qu'ils ne pussent secourir Minorque.

L'amiral Digby, instruit par un neutre de l'approche et de la force des escadres combinées, abandonna ces parages et se retira dans la rade ouverte de Torbay, où M. de Guichen vouloit le poursuivre, comme il le proposa au conseil de guerre qui fut d'avis contraire.

Pendant cette croisière, à peu près inutile, les Hollandois se montrèrent dignes de leur ancienne renommée. Le 26 juillet, l'amiral Qoutman, avec sept vaisseaux et un nombreux convoi pour la Baltique, et l'amiral Hyde-Parker, qui sortoit du Sund escortant de même un convoi, se rencontrèrent sur le Doggers-bancs, à trente lieues du Texel (*h*). Les Anglois étoient au vent. L'amiral Qoutman ordonne à son convoi de faire route à l'ouest et à ses vaisseaux de courir à l'est

(*h*) Voyez le tableau à la fin.

sud-est, tandis que l'amiral anglois, par le travers, fait signal à son convoi de tenir le vent et arrive sur l'escadre hollandoise.

Les deux amiraux étant par le travers l'un de l'autre au même bord, le feu commença à huit heures du matin à demi-portée de fusil; l'action devint générale et dura trois heures et demie avec une telle vivacité que les deux escadres, également désemparées, ne pouvant plus continuer le feu, restèrent quelque temps en panne vis-à-vis l'une de l'autre, occupées à réparer leurs manœuvres, et dans l'impossibilité de recommencer le combat; puis elles se quittèrent faisant route vers leurs ports respectifs.

Les états-généraux firent frapper des médailles d'or et d'argent sur lesquelles étoit écrit : *Doggers-bancs*, et en décora les officiers et les matelots de cette escadre; et le roi d'Angleterre honora l'amiral Parker en allant dîner à son bord.

Après ce combat, au mois d'octobre suivant, le gouvernement anglois fut plus disposé à accepter la médiation de la Russie pour sa paix avec la Hollande, et le stathouder le fut moins à pousser la guerre, et même à contribuer à la défense du cap de Bonne-Espérance et de toutes ses riches possessions dans l'Inde, dont la France fut seule chargée.

L'armée combinée, après sa croisière, se sépara : M. de Guichen entra à Brest le 11 septembre, et don Cordova à Cadix le 23.

Par un prodige d'activité, le ministre de la marine, parfaitement secondé par M. le comte d'Hector, commandant de la marine à Brest, met en rade dix-neuf vaisseaux dès le 5 décembre, et tient prêts trois nombreux convois pour différentes destinations.

M. de Guichen, destiné pour Cadix avec dix vaisseaux, commandoit toute l'escadre jusqu'à la hauteur du cap Finistère, d'où M. de Vaudreuil devoit se porter en Amérique avec sept vaisseaux, et M. de Peynier dans l'Inde avec deux.

Malgré l'inconstance du temps, M. de Guichen, pressé par les circonstances et par le ministre, met à la voile le 10 décembre. Trois jours après, par brume et grande pluie, le convoi étant à quatre lieues au vent, quoiqu'il dût être sous le vent de son escorte, on a tout-à-coup connoissance d'une escadre ennemie courant au même bord que l'escadre françoise, et à peu près dans ses eaux, mais tenant le vent et forçant de voiles sur le convoi. Aussitôt M. de Guichen, qui couroit largue au sud-ouest par vent d'est sud-est, fait au convoi signal de ralliement et de formation de ligne de bataille; mais le mauvais

temps, qui oblige de prendre des ris (1) en venant au vent, et la brume qui oblige de recommencer les signaux, donnent le temps à l'amiral Kempenfeld de couper le convoi et d'en prendre une partie, comme il alloit bientôt prendre le tout, sans la manœuvre hardie de M. de Mácarthy de Macteigue, commandant l'*Actif* de soixante-quatorze, qui étoit avec le convoi. Il arrive sur le vaisseau de tête l'*Edgard*, dirige si bien son feu qu'il le désempare, le fait plier et lui passe si près à l'avant, qu'il lui laisse son pavillon de beaupré accroché à la vergue de misaine, ce qui excite des transports d'allégresse et des cris de houra à l'équipage anglois, auxquels les François répondent par des cris de vive le roi, tout en remplaçant le pavillon de proue par celui de poupe. Cependant Kempenfeld, n'ayant que douze vaisseaux contre dix-neuf, et voyant la ligne françoise bien formée, n'eut plus qu'à profiter de la brume et de la supériorité de sa marche pour disparoître avec quatorze prises, et à informer par une frégate l'amiral Hood des renforts que les François envoyoient aux Antilles; renforts qui devoient encore éprouver de grandes contrariétés.

---

(1) Raccourcir les voiles par des plis avec nombre d'attaches disposées pour céla d'avance.

Après dix-huit jours de grosse mer et beaucoup d'avaries, M. de Guichen, ayant d'ailleurs dans son escadre plusieurs vaisseaux trop vieux pour lutter plus long-temps contre les coups de vent, se détermine à rentrer, ce qu'il ne fait pas sans courir de nouveaux dangers.

Mécontent d'une sortie dont l'issue étoit si décourageante, M. de Guichen se démet de son commandement; mais la cour lui répond qu'il faut qu'il le garde afin de retrouver des occasions d'être plus heureux.

Deux des sept vaisseaux destinés pour l'Amérique, le *Triomphant*, commandé par M. de Vaudreuil; le *Brave* par M. d'Amblimont, et cinq bâtiments du convoi, continuèrent seuls leur route.

Sur l'avis que l'amiral Kempenfeld avoit donné à sa cour de la destination des vaisseaux françois, dix-sept vaisseaux, sous les ordres de l'amiral Rodney, partent le 8 janvier pour l'Amérique. La cour de France, au contraire, diminue de deux vaisseaux le nombre de ceux qu'elle devoit y envoyer.

La *Couronne*, le *Magnifique* et le *Dauphin royal*, furent donc seuls destinés pour l'Amérique. M. de Mithon, comme l'ancien, passe

du *Magnifique*, avec tout son équipage, sur la *Couronne*; M. de Macarthy de Macteigue commandoit le *Magnifique*, et M. de Mont-Péroux le *Dauphin royal*.

Enfin, le 17 février, M. de Guichen met de nouveau à la voile, et sous le cap Saint-Vincent se sépare de tous les vaisseaux qui ont d'autres destinations que Cadix; et plus loin, entre Madère et les Canaries, M. de Perhula, qui commandoit l'*Argonaute* et le convoi pour l'Inde, se sépare encore de M. de Mithon, qui fait voile pour les Iles.

Le 16 mars, les frégates angloises, le *Succès*, de trente-six canons de 18, et le *Vernon*, de vingt-deux, ayant aperçu la frégate espagnole, la *Santa-Catalina*, capitaine don Miquel Taco, qui croisoit à la hauteur du cap Saint-Vincent, s'en approchent artificieusement sous pavillon hollandois, et tout en parlant et pendant qu'on leur répond en espagnol, se placent avantageusement, puis soudain appuient le pavillon anglois de toute leur bordée. La surprise, l'indignation, la résolution de vendre cher sa vie, font soutenir pendant trois heures et demie un combat si désavantageux; lorsqu'enfin, sans mâts, sans gouvernail, sans munitions, presque sans équipage, et coulant bas, don Miquel Taco rendit une frégate que les

Anglois furent obligés de brûler, ayant eux-mêmes le plus pressant besoin de se réparer, et ayant d'ailleurs conservé à peine assez de monde pour manœuvrer leurs propres bâtiments. Ensuite, rencontrant un bâtiment neutre, ils renvoyèrent libres officiers et équipages, dont ils firent un grand éloge dans leur rapport.

Renonçant à l'attaque sur la Barbade, MM. de Grasse et de Bouillé ne furent pas plus tôt rentrés à la Martinique, le 3 janvier, qu'ils en sortirent le 5, et puis mouillèrent le 11 à la Basse-Terre, partie méridionale de Saint-Christophe, ayant le bonheur d'y trouver à prendre vingt-quatre bâtiments à moitié chargés. Amériq^e. 1782.

Le débarquement étant achevé, M. de Bouillé ayant formé plusieurs colonnes sous le commandement de MM. de Saint-Simon, du Chilleau, du vicomte de Damas, du comte de Dillon, marche à l'ouest sur la forteresse d'Irington-Hill. Ne pouvant la prendre de vive force, il l'investit, presse les travaux malgré ce qu'il apprend du sort du bâtiment portant l'artillerie qui, comme il est dit plus haut, s'étoit perdu sur Saint-Eustache; et la tranchée est ouverte le 16. C'est alors qu'on signale l'escadre angloise. M. de Grasse est aussitôt sous voile, et le renfort du *Conquérant* vient porter son armée à vingt-neuf vais-

seaux (*i*). Les Anglois, ayant vingt-deux vaisseaux, tous doublés en cuivre, étoient au vent, courant largue sur la pointe de Sainte-Croix, au sud-est de l'île.

Le lendemain, M. de Grasse tenoit le plus près du vent, tribord amures, pour engager le combat, lorsque son avant-garde, au lieu de passer au vent de l'avant-garde angloise, arrive et passe sous le vent, ce qui permet à l'amiral Hood de ranger la terre pour gagner, à force de voiles, le mouillage des Salines, n'ayant éprouvé que le feu de l'avant-garde françoise.

Le 26, M. de Grasse, ayant attaqué deux fois la ligne d'embossage des Anglois sans pouvoir l'entamer, reste sous voile pour les tenir en échec et pour protéger les secours qu'on attendoit des îles du Vent pour la continuation du siége. L'amiral Hood, profitant de ce répit, débarque le 28 treize cents hommes, sous les ordres du général Prescoth, qui attaquent et repoussent jusque près de la Basse-Terre, un détachement de trois cents hommes commandé par M. le comte de Fléchin. Le lendemain, le général Prescoth, poursuivi à son tour par M. de Bouillé à la tête

(*i*) Voyez à la fin du volume.

de deux mille hommes, se rembarque à la hâte avec sa troupe.

Le 31, découverte d'un magasin au pied de la montagne, où l'on trouve huit pièces de canon de fonte de 24 auxquelles on joint, le 3 février, celles qu'on prend sur le *Caton*, pour battre en brèche, et le 12, écroulement d'une partie de la muraille, suivi de la proposition de capituler, acceptée au moment qu'on préparoit l'assaut.

Le 13, sept cent cinquante hommes de troupes réglées et trois cents hommes de milices sortent par la brèche et mettent bas les armes; et les habitants, non-seulement conservent leurs lois et leurs usages, mais reçoivent encore de M. de Bouillé la faveur d'une remise du tiers de la taxe qu'ils payoient aux Anglois.

Ce même jour, M. de Grasse, dans un pressant besoin de vivres, va mouiller à Nevis, distant de trois lieues, pour en embarquer d'un convoi qui lui en apportoit des îles du vent, et donne par ce moyen, l'occasion à Hood de se retirer d'une position, où sous peu il alloit être battu par terre et pris entre deux feux. Cet amiral voyant les François s'éloigner, fait aussitôt couper ses câbles, et à la nuit prenant la précaution de faire allumer des feux sur les bouées qu'il quitte, pour faire croire qu'il est toujours là, au

lieu de tenir le vent pour remonter à Antigue, il force de voiles vent-arrière.

Quel ne fut pas l'étonnement des frégates d'observation, et le désespoir de M. de Grasse lui-même, lorsqu'ayant appareillé dès le lendemain matin, à la petite pointe du jour, il ne vit plus les Anglois qu'on n'apercevoit que du haut des mâts! Perdant jusqu'à l'espoir de les joindre, il fait embarquer ses troupes, et retourne à la Martinique, après avoir laissé garnison à Irington-Hill.

Avant le retour de M. de Grasse, il s'étoit fait une expédition à la Guiane hollandoise pour la reprendre sur les Anglois : en voici le détail :

M. le comte de Kersaint, commandant l'*Iphigénie* de trente-deux canons, ayant sous ses ordres l'*Aimable* de trente-deux, commandée par M. le comte de Suzannet; le *Rossignol* de vingt-deux, par M. le chevalier de Kersaint; le *Chien de chasse* de dix-huit, par M. le comte de Pluvinel; le *David* de vingt, par M. le chevalier Dombideau; débarque, dans la nuit du 29 au 30 janvier, deux cent cinquante hommes, sous le commandement de M. le chevalier d'Alais, à Démérary, que le commodore Tabourdin rend le 1er février, après une foible résistance. Esquibo se rendit le 5 à M. le baron de Lucius, commandant cinquante hommes de la légion de Lau-

zun, et le fort de Berbiche fut pris le 3 par M. de Suzannet. La délivrance de quatre cents prisonniers hollandois, la prise de six bâtiments armés de vingt à vingt-quatre canons, de treize bâtiments marchands et de quatre-vingts pièces de canon, furent les fruits de ces trois capitulations.

Le chevalier de Pluvinel, en venant apporter les nouvelles de ces succès, fut assailli trois fois par un corsaire de vingt-quatre canons, qu'il força à la retraite. A la dernière attaque, manquant de bourre, les matelots françois prennent tout ce qui se trouve sous la main et déchirent jusqu'à leurs chemises pour y suppléer.

Après un moment de tristesse, remplis d'espérance et d'une ardeur nouvelle, dans un besoin pressant de vivres et surtout de munitions de guerre, M. de Grasse, ses officiers, ses équipages et ses soldats, ne trouvèrent au Fort-Royal que les vaisseaux le *Triomphant* et le *Brave*, qui leur apprirent et la prise par Kempenfeld du convoi qu'ils attendoient, et l'arrivée de Rodney avec de puissants renforts.

Cependant, M. de Grasse ayant, à son arrivée à la Martinique, détaché M. de Barras avec M. de Fléchin pour reprendre les îles de Montserrat et de Nicoas, la première capitula le 22 février.

On y prit soixante-deux canons; et Nicoas fut pris par trente hommes commandés par M. de Châteauneuf.

L'amiral Rodney, parti d'Europe le 8 janvier, étoit arrivé le 16 février à la Barbade avec dix-sept vaisseaux et un convoi; enfin l'amiral Hood, après un long détour, le rejoignit aussi.

Le premier soin de cet amiral fut d'établir des croisières au vent et sous le vent de la Martinique, pour intercepter le convoi d'Europe qu'il savoit n'être escorté que par trois vaisseaux; mais tandis que M. de Grasse se disposoit à sortir au-devant, il entra le 24 mars, n'ayant été manqué que de quelques heures.

Les trois vaisseaux la *Couronne*, le *Magnifique* et le *Dauphin royal*, portèrent à trente-six le nombre des vaisseaux françois, dont trois étoient, l'un le *Saint-Esprit* en radoub; les deux autres, le *Sagittaire* et l'*Expériment*, détachés pour escorter les convois: restoit en ligne trente-trois.

Rodney avoit à Sainte-Lucie trente-six vaisseaux à mettre en ligne, plus quatre en commission (*j*).

(*j*) Voyez le tableau à la fin du volume.

Avantages des Anglois.

1° Supériorité de six vaisseaux et de deux cent douze canons;

2° Cinq vaisseaux à trois ponts contre un; Amériq. grand avantage dans les combats en ligne; 1782.

3° Ils avoient seuls des caronnades, qui dégréent en un instant les vaisseaux dans les combats près à près;

4° Tous leurs vaisseaux étant doublés en cuivre manœuvroient avec uniformité, tandis qu'il étoit presqu'impossible de tenir en ligne les vaisseaux françois qui ne l'étoient pas tous;

5° L'avantage de la marche, assuré par ce même doublage universel en cuivre;

6° Ils n'avoient point, comme les François, de convoi à protéger;

7° Leurs vaisseaux n'étoient pas, comme ceux des François, encombrés de troupes de débarquement;

8° Les variations du vent furent presque toujours à leur avantage.

Le projet des cours de Versailles et de Madrid étoit, lors de la première sortie de M. de Guichen, de s'emparer de la Jamaïque, pour forcer

la cour de St.-James à la paix. Le projet étant toujours le même, les armées combinées, fortes de cinquante vaisseaux et de vingt mille hommes de troupes de terre, devoient se réunir à Saint-Domingue, sous les ordres de M. de Grasse et de don Solano pour l'armée navale; et de don Galvez et de M. de Bouillé pour l'armée de terre. Cependant, l'avancement de la saison et le voisinage de forces ennemies supérieures engageoient à temporiser; mais M. de Grasse, n'écoutant que son ardeur, se disposa, dès l'arrivée de M. de Mithon et de son convoi, à effectuer sa jonction au plus vite. Après avoir fait embarquer les troupes dans la nuit du 7 au 8 avril, il fit partir son convoi sous l'escorte des vaisseaux le *Sagittaire* et l'*Expériment*; et lui-même, ayant mis à la voile au matin, il passa sous le vent de la Martinique, en forçant de voiles au nord-ouest.

L'amiral Rodney, après avoir manqué M. de Mithon à son atterrage à la Martinique, étoit retourné au Gros-Ilet, d'où il venoit d'expédier un nombreux convoi de vivres, de munitions et de marchandises pour la Jamaïque, lorsque ses croiseurs, qui observoient sans cesse de très-près le Fort-Royal, l'informant aussitôt de cette sortie, il est sous voile à midi, et de suite fait hisser le signal de chasse générale.

Le 9, à la pointe du jour, l'armée françoise ayant joint son convoi, se trouvoit confondue avec lui, lorsqu'au jour parut l'armée angloise, arrivant à toutes voiles, qui heureusement ayant pris le temps de se former en ligne, donna à M. de Grasse celui de faire prendre à l'armée les amures à bâbord pour rallier le *Citoyen* qui alloit être coupé, et pour se mettre entre son convoi et l'ennemi. Il fut encore obligé de faire plusieurs manœuvres pour rallier l'*Auguste* et le *Zélé*, qui n'avoient pu se tirer aussitôt que les autres du calme sous la Dominique. Le *Souverain* manquoit et ne paroissoit pas encore.

Cependant la brise ayant donné aux François avant que les Anglois pussent en profiter, M. de Grasse se forma en assez bon ordre de bataille, tandis qu'insensiblement l'amiral Hood, qui suivoit de près l'armée françoise avec l'avant-garde, se séparoit beaucoup du reste de la ligne angloise, restée en calme sous la Dominique, comme un peloton immobile. Alors M. de Grasse, ayant donné ordre à son convoi d'aller mouiller à la Guadeloupe, revire tout à la fois, se met en ligne dans l'ordre renversé, les amures à bâbord, et commence le combat. Tout en combattant, Hood met en panne, puis brasse à culer toutes ses voiles pour ne pas s'éloigner davantage de son

corps de bataille; mais il n'étoit plus temps.

Aussitôt que l'escadre bleue, alors à l'avant-garde, est parvenue jusqu'à l'intervalle qui séparoit les deux parties de l'armée angloise, M. de Grasse fait reprendre les amures à tribord tout à la fois, ainsi que l'ordre primitif; puis fait serrer l'avant-garde au feu. Dans ce dessein, M. de Vaudreuil, lorsque son chef de file dépasse celui de Hood, se fait culer par son travers, arrive à demi-portée de canon, et recommence avec le reste de l'armée un feu très-vif. La ligne françoise étoit serrée, Hood plioit sous le feu, son mât de perroquet de fougue avoit été coupé à la première passade, et déjà dans le second engagement le *Royal Cook*, le *Montagu* et l'*Alfred* étoient très endommagés; c'étoit le moment de la victoire.

Que fait M. de Grasse? l'*Auguste* et le *Zélé* étoient loin au vent de son armée, elle-même au vent des Anglois. M. de Grasse veut craindre qu'ils ne soient coupés, et manœuvre pour empêcher....... l'impossible.

Or, pendant qu'il manœuvroit pour les rallier, Rodney, sorti de calme, s'avance avec ses deux matelots, et M. de Grasse se retire. Puisse-t-il, trois jours après, ne pas payer trop cher cette faute!

Dans cette affaire, où les capitaines françois firent tout ce qu'on pouvoit attendre de leur cou-

rage et de leur zèle, un d'eux se fit particulièrement remarquer des Anglois, qui, dans leur rapport officiel, en parlent ainsi : « La bravoure » d'un des capitaines françois, montant un vais- » seau de soixante-quatorze à l'arrière-garde, qui » reçut bravement le feu de nos vaisseaux sans » quitter sa position, a excité l'admiration et les » applaudissements de nos officiers, dont l'un, » dans son enthousiasme, a donné à ce brave » officier l'épithète de *god-like frenchman :* » divin François. »

Qu'on juge de ce que de tels officiers auroient fait, si, guidés par le génie du commandement, on les eût mis à portée de développer leurs talents ! Cependant M. de Grasse, toujours inconsolable d'avoir été la dupe de Hood à Saint-Christophe, faisoit rejaillir son dépit sur ses capitaines, et leur imputoit en partie ses mauvais succès.

Dans la soirée du 9, M. de Grasse, rassuré sur le sort de l'*Auguste* et du *Zélé* qui s'étoient ralliés à l'armée, fit appareiller pour Saint-Domingue son convoi mouillé à la Guadeloupe, pensant avec raison que Rodney, ayant plusieurs vaisseaux maltraités, n'en pourroit détacher aucun à sa poursuite,

Le vaisseau le *Caton*, très-maltraité par un canon qui avoit crevé dans sa première batterie, alla se réparer à la Guadeloupe.

Le 10, à la pointe du jour, M. de Grasse, qui, toujours dans le dessein de se rendre au Cap, avoit louvoyé toute la nuit et toute la journée de la veille dans le canal des Saintes, avoit gagné quatre lieues au vent sur les Anglois, qui le poursuivirent encore quelque temps dans l'ordre renversé, Rodney ayant mis à l'arrière-garde l'escadre de l'amiral Hood, la seule maltraitée au combat du 9, et à l'avant-garde celle de Samuel Drake.

La nuit du 10 au 11 fut orageuse ; plusieurs vaisseaux françois s'abordèrent, entr'autres le *Zélé* et le *Jason*. Celui-ci, par la rupture de ses grands porte-haubans, ayant toute sa mâture en danger, fut obligé de relâcher à la Guadeloupe où étoit déjà le *Caton*. Cet accident n'eût pas empêché M. de Grasse d'effectuer sa jonction avec les Espagnols le soir même du jour qui commençoit, si au matin il n'eût aperçu le *Zélé* et le *Magnanime* tombés sous le vent, courant, on ne sait pourquoi, la bordée du sud, au lieu de celle du nord, et poursuivis toutes voiles dehors par l'armée angloise, qui les auroit joints, s'il ne fût arrivé de quatre lieues pour les dérober à des ennemis qui, désespérant d'en atteindre d'autres, se contentoient de la part qu'on leur laissoit ; ce que prouve l'extrait suivant de leur relation des événements du 11.

« Les François, le 11 au matin, étoient si fort » au vent qu'on ne pouvoit apercevoir leur bois » que du haut des mâts des vaisseaux du centre. » Toute espérance de les joindre étant perdue, » on étoit indécis si on continueroit la chasse » par les canaux des îles, ou si l'on feroit route » sous le vent pour les joindre à leur atterrage à » Saint-Domingue ; mais la vue et la proximité » de deux vaisseaux désemparés de l'escadre fran- » çoise décida la question, et on fit le signal de » chasse au vent. Le vaisseau l'*Agamemnon* et » plusieurs autres chasseurs, approchèrent tel- » lement de ces deux vaisseaux, que bientôt ils » alloient être pris, s'ils n'avoient vu toute la » flotte françoise venir à leur secours, et les for- » cer à lever chasse. C'étoit positivement ce que » désiroit l'amiral Rodney pour livrer un combat » décisif; mais comme il étoit trop tard pour for- » mer la ligne et commencer l'action, il fit re- » plier ses chasseurs, et dans la nuit il fit toutes » ses dispositions pour le lendemain. »

Cependant le *Magnifique* et le *Zélé* ayant repris leurs rangs, l'armée louvoya pendant toute la nuit avec des précautions qui devaient la sauver. Pour éviter tout abordage, M. de Grasse avoit fait allumer des feux et réglé que tout vaisseau ayant les amures à bâbord arriveroit pour celui qui les

auroit à tribord, et ce fut encore le *Zéle* qui rendit inutiles de si sages précautions. Comme il couroit bâbord amures, il rencontra à deux heures et demie la *Ville de Paris* qui couroit à contre-bord.

Au lieu d'arriver, il se heurte si rudement de la proue contre cette masse énorme, que ses mâts tombent presque tous, et que les deux vaisseaux, restant trop long-temps accrochés, tombent sous le vent, surtout le *Zélé*. M. de Grasse ordonne à l'*Astrée*, commandée par M. de la Pérouse, de prendre le *Zélé* à la remorque, ce qui ne put être exécuté qu'à quatre heures et demie. M. de la Pérouse le fit enfin changer d'amures, se couvrit de voiles et se dirigea vers la Guadeloupe, pour se dérober à la poursuite de quatre vaisseaux qui le chassoient.

L'armée angloise, bien formée à trois lieues au sud, tribord amures, ayant le vent de l'est-sud-est, se dirigeoit sur la ligne françoise qui l'avoit de l'est, mais qui étoit encore fort au vent des Anglois et un peu de la *Ville de Paris*.

De cinq heures et demie à sept heures trois quarts, M. de Grasse fit successivement signal de ralliement sur lui, bâbord amures, ordre renversé; et, pour sauver le *Zélé*, celui de forcer de voiles et de se préparer au combat. Alors

M. le comte de Vaugiraud, major de M. de Grasse, officier distingué par son coup-d'œil, qui avoit jugé dès sept heures la position du *Zélé*, proposa au général de reprendre le même bord que l'ennemi, qui, autrement, en courant à contre-bord avec la supériorité de sa marche, ne manqueroit pas d'engager une affaire générale avec trente-six vaisseaux contre trente, et de couper à l'armée françoise le chemin de Saint-Domingue, dont il avoit tant d'intérêt de l'écarter. D'ailleurs, il le prévint que sous la Dominique, où l'on alloit passer, la brise, prenant du sud, maintiendroit la ligne angloise, romproit la sienne et la mettroit en échiquier. Mais M. de Grasse, croyant qu'il n'auroit encore, comme le 9, affaire qu'à l'avant-garde, et persistant à courir sous le vent de la Dominique, fait signal d'arriver, et même avec hautes et basses bonnettes pour mettre plus tôt le *Zélé* en ligne. A ce mouvement, les ennemis ralentissent la chasse du *Zélé*, qui, filant fort bien à la remorque cinq à six nœuds (1), étoit dès ce moment hors de danger, ainsi que l'a dit depuis M. de la Pérouse, qui auroit dû faire dans ce cas signal de cessation de danger; pour lors, le

(1) Deux lieues à l'heure.

général, rassuré sur le sort de ce vaisseau, qui mouilla le soir à la Guadeloupe, eût fait tenir le vent à ces deux premières escadres, afin de donner le temps à la troisième, qui étoit trop sous le vent, de se rallier dans leurs eaux.

A huit heures et un quart, les Anglois, toujours tribord amures, étant à portée de canon, le combat commence; et à huit heures et demie, M. de Grasse fait le signal de virer de bord vent arrière tout à-la-fois, mouvement dangereux en présence d'un ennemi sous le vent; mais M. d'Albert de Rioms, ayant commencé à l'exécuter, aperçut, l'instant d'après, le signal de tenir le vent bâbord amures; et il resta à son poste heureusement, car lui et tous ceux qui auroient obéi à ce premier signal, auroient été séparés de l'armée pour toute la journée.

Cependant l'avant-garde angloise, qui en courant au plus près avoit d'abord rencontré le centre de l'armée françoise, arrivoit largue un à un, pour prolonger l'arrière-garde françoise sous le vent; et ensuite quelques vaisseaux du centre et de l'arrière-garde combattent la division de M. de Bougainville.

A huit heures trois quarts, M. de Grasse, amenant le signal de tenir le vent bâbord amures, fait aussitôt celui de venir vent arrière par la

contre-marche, signal que M. de Bougainville ne reçoit qu'un quart-d'heure après ; mais il n'étoit plus temps : il eût fallu, après avoir présenté au feu la proue, sans tirer, passer entre deux lignes qui se battoient de très-près. Ce signal n'eut donc pas d'exécution. M. de Bougainville et M. de la Clochetterie, son chef de file, crurent un moment que l'intention de M. de Grasse étoit d'envelopper l'arrière-garde angloise. Quoi qu'il en soit, c'étoit l'instant où s'accomplissoit la prédiction de M. de Vaugiraud : les vents passant à l'est-sud-est, placèrent l'avant-garde françoise beaucoup trop au vent, et mirent la ligne en échiquier (1).

Déjà le *Glorieux* étoit démâté de son grand mât, et son capitaine, M. le vicomte d'Escars, qui avoit été tué, étoit remplacé par M. de Trogof ; lorsqu'à dix heures l'amiral Rodney, voyant

---

(1) C'est-à-dire, que les vaisseaux, pour que le vent ne leur refusât pas, s'orientèrent de manière à ce que la ligne, hachée, ressembloit à la dentelure d'une cremaillère, et que tous présentant à l'ennemi leur bossoir ou épaule de dessous le vent, ne lançoient plus que des coups obliques, tandis que ceux qui les prolongeoient à contre-bord, sous le vent, courant en ligne bien formée, envoyoient directement leurs bordées ; ce qui équivaloit à battre de plus près et à être battus de plus loin.

la dislocation de la ligne françoise, dont plusieurs vaisseaux étoient coiffés, profite d'une variation de vent si avantageuse pour la couper en trois endroits, entre le *Glorieux* et le *Sceptre*, entre le *Destin* et le *Magnanime*, et, en troisième lieu, entre le *César* et le *Dauphin royal*; et à mesure que ses vaisseaux l'avoient traversée, ils viroient pour se mettre au même bord.

M. de Grasse ordonna, au portevoix, à la *Couronne*, son matelot d'arrière, de couvrir sa hanche de tribord; et le vaisseau matelot, couvrant ainsi le vaisseau amiral, présentoit le devant à l'ennemi d'une façon si meurtrière, qu'il eût été bientôt détruit sans le calme qu'amenèrent les nombreuses décharges d'artillerie, qui redoublant l'épaisseur de la fumée, firent que les combattants ne se voyoient plus. On ne se battoit plus qu'à l'avant-garde et vers le centre.

A midi, une brise de l'est dissipa la fumée, et le combat recommença pour l'arrière-garde et la partie du centre qui sortoit de calme.

M. de Grasse remarqua aussitôt le *Glorieux*, démâté de tous ses mâts. Ce vaisseau avoit reçu le feu du vaisseau amiral anglois et de ses deux matelots, tous à trois ponts. M. de Grasse fit signal aux frégates de le prendre à la remorque. Aussitôt M. le vicomte de Mortemar, comman-

dant la frégate le *Richmond*, s'avance au milieu des vaisseaux ennemis et donne la remorque. Mais quelques moments après, M. de Trogof, voyant que les ennemis manœuvrent pour l'entourer, et qu'il est trop détaché sous le vent de son escadre pour en être secouru, bien convaincu d'ailleurs de l'inutilité d'un si beau dévouement, invite M. de Mortemar à larguer la remorque, et sur son refus, lui ordonne positivement, fermement, de se retirer, ce que fit l'inférieur, obéissant à regret à son supérieur. La remorque fut portée par un canot armé de gens d'élite et d'une bravoure déjà éprouvée, qui étoient commandés par M. de Cress, enseigne de vaisseau à bord du *Richmond*.

Cependant M. de Grasse, qui devoit tous les malheurs de cette journée à la constance avec laquelle il risquoit tout pour secourir ses vaisseaux, oubliant son propre danger, celui de son armée, vouloit encore disputer le vaisseau le *Glorieux* aux Anglois. Ayant hêlé la *Couronne*, il dit, au portevoix, à M. de Mithon : *Arrivez; je vais vous suivre et former la ligne sur le Glorieux*. La *Couronne* quitta son poste, mais la *Ville de Paris* ne suivit pas.

Enfin M. de Grasse, voulant encore reformer la ligne s'il étoit possible, fit à une heure et

quart le signal de ralliement en toute occasion, et immédiatement les suivants : rallier l'armée à l'ordre de bataille, les amures à bâbord, ordre renversé; faire tenir le vent à la seconde escadre tout à-la-fois. Enfin, à deux heures, il répéta celui de ralliement à l'ordre de bataille bâbord amures ordre renversé, afin que la troisième escadre (avant-garde de position), qui étoit la moins maltraitée, vînt se rallier à lui et formât sous le vent des Anglois une ligne assez imposante pour favoriser la retraite vers la Guadeloupe lorsque la nuit seroit venue; mais M. de Bougainville continuoit à courir grand largue, forçant de voiles pour se placer, a-t-il dit depuis dans son mémoire, de l'avant de la *Ville de Paris*, dans la direction du plus près, et diminuer ensuite de voiles en retournant au vent.

M. de Vaudreuil, dont l'escadre (arrière-garde de position) étoit la moins en désordre, se trouvant de beaucoup sous le vent par la hanche de la *Ville de Paris*, vira de bord à dessein d'en prendre les eaux et de se remettre ensuite au même bord. Il en fit le signal à son escadre, puis celui de former la ligne par rang de vitesse, tribord amures.

Cependant les dix-sept ou dix-huit vaisseaux anglois qui avoient combattu cette arrière-garde,

avoient reviré, pour rallier l'amiral Rodney, au vent de la ligne françoise qu'il avoit traversée, comme on l'a vu déjà.

M. de Grasse, apparemment pour empêcher cette jonction, fit à trois heures et demie le signal de tenir le vent tout à-la-fois, tribord amures; et à quatre heures celui de ralliement à l'ordre de bataille, tribord amures, ordre primitif, qu'il répéta quatre fois à des vaisseaux dématés, dégréés, qui ne pouvoient plus tenir le vent pour l'exécuter; mais l'escadre de M. de Bougainville, encore très-au vent, n'avoit qu'à courir largue, tribord amures, ce qu'auroient pu faire des vaisseaux beaucoup plus désemparés que les siens; au contraire, continuant de faire de la voile largue, bâbord amures, il s'éloignoit toujours du corps de bataille, ayant d'ailleurs déjà signalé que la manœuvre de son vaisseau devenoit indépendante.

Pendant que se faisoient tant de signaux inexécutables, des vaisseaux, réduits à la dernière extrémité, se rendoient. Le *Glorieux*, ayant, comme on sait, perdu son capitaine et tous ses mâts, réduit enfin au quart de son équipage, se rendit, à trois heures, au *Royal-oack*, capitaine Thomas Burnet. L'*Hector*, ayant aussi perdu son capitaine, M. de la Vicomté, se rendit

au *Canada*, capitaine W. Cornwallis. Le *César* avoit résisté long-temps, lorsqu'assailli par trois autres vaisseaux, son capitaine, M. de Marigny, étant tué, il se rendit à quatre heures et demie; et l'*Ardent*, petit vaisseau de 64, capitaine M. Gouzillon de Bélizat, soutint, avant d'amener, l'attaque du *Belliqueux* et du *Bedford*, de 74, capitaines Alex. Sutherland, et le commodore Edmond Affleck, ayant Thomas Graves pour capitaine de pavillon.

Alors l'amiral Rodney, comme s'il n'avoit plus eu à combattre que M. de Grasse, laissant de côté la 3e escadre et la plus grande partie du corps de bataille françois, dont il étoit séparé, réunit toutes ses forces contre l'escadre de M. de Vaudreuil, et contre la petite partie de son corps de bataille qui étoit restée près de lui.

Mais ce fut surtout contre la *Ville de Paris* que se réunirent le plus de vaisseaux, qui même se relevoient pour la mitrailler chacun à son tour. Ce vaisseau amiral, tout dégréé, dont la mâture menaçoit toute entière de tomber, étoit entouré de vaisseaux ennemis qui avoient cependant à combattre par l'autre bord ceux qui venoient au secours de leur général. De ce nombre étoient le *Triomphant*, M. le marquis de Vaudreuil; la *Bourgogne*, M. de Charitte; le *Sceptre*, M. le

comte de Vaudreuil ; l'*Eveillé*, M. de Tilly ; le *Languedoc*, M. le baron d'Arros ; la *Couronne*, M. de Mithon, à qui Aristide du Petit-Thouars, enseigne à bord de la *Couronne*, proposa de passer entre la *Ville de Paris* et le vaisseau qui le combattoit avec le plus d'acharnement, et de plus près, pour offrir au général de le prendre à son bord ; ce que fit M. de Macarthy de Macteigue, en perçant au travers des vaisseaux ennemis jusqu'à portée de la voix ; mais il est refusé.

Une pareille offre ne pouvoit être acceptée par un homme tel que M. de Grasse qui prolongea encore son héroïque résistance.

C'est alors que ce général déploya tout ce que le courage a de plus imposant : entouré de cinq vaisseaux à trois ponts, parmi lesquels on distinguoit le *Barfleur*, Samuel Hood, qui ne quittoit pas sa hanche ; il se défendit tant que ses canons purent tirer. Enfin ayant tous ses canons démontés, ses munitions consommées, son équipage épuisé par dix heures de combat sans prendre de nourriture, dont plus de quatre cents hommes étoient déjà moissonnés par les boulets, la mitraille, les éclats, la chute des agrès. M. de Grasse alors ne cherchant plus que la mort au milieu de tant de dangers, mais voulant sauver le reste de ses braves compa-

gnons, au coucher du soleil à six heures et demie, il consomma l'oubli de lui-même en faisant ce qui coûtoit le plus à un si grand cœur, en se rendant à l'amiral Hood.

Au moment d'amener, il ordonna à MM. de Vaudreuil, d'Arros, de Mithon, de Charitte, de s'éloigner à force de voiles, lesquels dûrent en se ralliant combattre quelque temps des deux bords.

Peu avant que M. de Grasse se rendît, une bordée du *Barfleur* avoit fait tomber presque tous ceux qui étoient près de lui; resté troisième, et désirant n'être pas pris vivant, il dit : *Comment! tant de boulets pour de si braves gens et pas un pour moi!!* (1)

L'amiral Rodney dit en parlant de son vaisseau le *Formidable* : « Nous passions si près des » vaisseaux ennemis que tous ses coups portoient » et faisoient le plus grand ravage à leurs bords » qui étoient couverts de monde; leurs équi- » pages étant augmentés de cinq mille cinq cents » hommes de troupes de débarquement. On » peut se figurer le mal que nous devions leur » faire, en sachant que le *Formidable* tira » quatre-vingts bordées de ses trois batteries

(1) Il avoit six pieds, et l'on disoit vulgairement : *Dans un combat, M. de Grasse a six pieds un pouce.*

» (quatre mille boulets), et que presque tous » en firent autant. Les François soutinrent et » rendirent ce combat terrible, avec la plus » grande valeur et la plus grande fermeté. On » combattit des deux côtés comme si les deux » nations s'étoient fait un défi qui dût décider, » dans une seule journée, de leur sort et de leur » gloire. »

Un officier du *Glorieux* raconta ce qui suit :

« Après le passage de l'armée angloise, où le » vicomte d'Escars fut tué, lui sixième, par » un seul boulet, l'amiral Rodney, qui s'aperçut » que le *Glorieux* étoit séparé du *Diadême*, » voulant couper la ligne dans cet endroit, » s'approcha de nous à portée de pistolet avec » ses deux matelots, tous trois à trois ponts. » Le combat devint horrible pendant un quart-» d'heure; notre vaisseau, demâté de tous ses » mâts, n'étoit plus qu'une masse informe, les » trois quarts de l'équipage étoient hors de com-» bat. Le mât de pavillon ayant été emporté, » le commandeur de Châteauneuf, officier de » Royal-Italien, tint, pendant dix minutes, sur » le tronçon du grand mât, un bâton où étoit » attaché un morceau de pavillon blanc, signe » qui disoit assez que nous ne voulions pas nous » rendre. »

Le *César* ayant été amariné, le feu s'y déclara peu de temps après; aussitôt des matelots françois courent en avertir M. de Marigny, qu'on n'avoit pas osé transporter à bord du *Centaure*. « Tant mieux, mes amis, les Anglois ne l'au» ront pas, dit ce brave capitaine; fermez ma » porte, et tâchez de vous sauver. » Quelques instants après, à dix heures du soir, le vaisseau sauta, et engloutit tous ceux qui se trouvoient à bord, au nombre de quatre cents hommes, parmi lesquels se trouvèrent cinquante Anglois et un lieutenant. Dans les voiles de ce vaisseau, dirent les relations angloises, il n'y avoit pas un pied carré qui ne fût percé de boulets.

Le *Glorieux* fut sur le point de finir comme le *César*. Pendant qu'on l'amarinoit, deux matelots anglois ivres, ayant pénétré dans l'endroit où on tient les liqueurs spiritueuses, avoient ouvert un baril de tafia; après qu'ils en eurent bu, l'un d'eux jette sa pipe allumée, en disant qu'il vouloit faire périr tous les François. Aussitôt le tafia est en feu, et la fumée, qui sort par l'écoutille, effraye si fort une partie de l'équipage, qu'elle se jette à la mer, tandis que l'autre, se portant à éteindre le feu, étoit repoussée par des torrents de flammes. Alors un sergent du régiment d'Armagnac se propose pour éteindre

l'incendie. S'étant fait entourer d'un matelas imbibé d'eau, une toile mouillée dans les mains, la pompe à incendie sans cesse dirigée sur lui, il se précipite dans les flammes, atteint le baril, se roule dessus avec son matelas, tâche d'étouffer les flammes avec sa toile mouillée, et fait si bien qu'on peut le secourir au moment où il venoit de perdre connoissance. Heureusement il est promptement rappelé à la vie. Il est fâcheux qu'on ne nous ait pas transmis son nom. Le lieutenant de vaisseau du *Royal-Oack*, chargé d'amariner le *Glorieux*, étoit sur le pont; il mande les deux matelots, et les questionne.

Celui qui avoit mis le feu au vaisseau confesse que c'est lui, et qu'il vouloit faire périr tous les François. Le lieutenant anglois, emporté par le sentiment de l'indignation, lui fend la tête d'un coup de sabre, le saisit et le jette à la mer.

Les matelots qui s'étoient précipités dans la mer furent tous sauvés, excepté ceux qui furent dévorés par les requins dont un banc avoit entouré les vaisseaux pendant le combat.

Le *Glorieux* sauva, le lendemain de l'action, quatre-vingts hommes du *César*, qui avoient eu le bonheur de s'attacher au grand mât après l'explosion.

On estime que dans les deux combats du 9 et

du 12, les François eurent de deux à trois mille hommes tués et cinq à six mille blessés ; les Anglois trois cents hommes tués, mille blessés.

Parmi les François tués furent six capitaines d'une réputation faite : MM. le vicomte d'Escars, le chevalier Bernard de Marigny, de la Vicomté, de Saint-Césaire, du Pavillon, et de la Clochetterie ; six lieutenants : MM. de la Metterie, de l'Hermite-Maillane, de Keravel, d'Orsin, de Villeneuve-Flayosc, et de Rebende, Suédois ; quatre enseignes de vaisseau : MM. de Beaucours, de Vis de Loup, de Lescouët, et de Quatromani, Napolitain ; deux officiers auxiliaires : MM. de Rochereuil et Moracin ; deux officiers d'infanterie : MM. de la Forgerie et de Trogoff ; un garde-marine : M. de Kerolaire.

Au nombre des François blessés, furent quatre capitaines de vaisseau : MM. le comte de Vaudreuil, le Bègue de Thy, de Médine, et de Champmartin ; treize lieutenants de vaisseau : MM. de Mallet, du Rouset, de Vieux-Bourg, de Rosily, de Claimbert, de Champagny, Dupuy, de Carcaradec, d'Assas, de Lézerec, Després, de Trogoff, et de Portzamparc ; sept enseignes de vaisseau : MM. de Montbas, de Laulalié, de Marnière, de Montigny, Blessinga, de Toll et Montel ; sept officiers auxiliaires :

MM. Portail, Borland, le Villain, du Froissey, Bichot, Martin et Quinart; seize officiers d'infanterie : MM. de Montlezun, de Gouillard, de Villé, de Montel, de Quetteville, de Montalembert, de la Brosse, Dejean, Tanneguy Deshayes, d'Adhémar, de Coquel, de Trourout, de Kalaric, de Saint-Simon, de Renouard et de Boisgantin; deux gardes de la marine : MM. de Livec et de Châteaufur.

Parmi les Anglois blessés furent les capitaines William Bayne, William Blair et lord Rot Manners, qui mourut de ses blessures.

Cependant le marquis de Vaudreuil ayant pris le commandement général, ordonne aux vaisseaux qui étoient auprès de lui d'imiter ses manœuvres, et s'avance vers le gros de l'armée. Des vingt-cinq vaisseaux qui la composoient, dix-sept s'étoient réunis le lendemain au *Triomphant*, et parvinrent à mouiller au Cap le 26 avril, où ils trouvèrent la *Couronne*, le *Conquérant* et le *Magnifique*, entrés du 22 : quatre autres, le *Pluton*, le *Marseillois*, l'*Éveillé* et l'*Hercule*, sous les ordres de M. d'Albert de Rioms, qui avoient couru bâbord-amures plus au sud que M. de Vaudreuil, ne le revoyant plus le lendemain, firent route pour Curaçao.

L'*Auguste*, se trouvant seul (1), débouqua par Sombrero, rembouqua par les Caïques, d'où il fit route pour le Cap et y mouilla le 10 mai.

Le lendemain du combat, l'amiral Rodney trouva à bord de la *Ville de Paris* trente-six caisses d'argent destiné à la paye des troupes, et à bord des autres vaisseaux une partie du matériel de l'artillerie qui devoit servir à l'attaque de la Jamaïque; puis il forma un convoi des vaisseaux la *Ville de Paris*, le *Glorieux*, l'*Hector* et l'*Ardent*, qu'il expédia pour la Jamaïque, sous l'escorte de l'*Alcide* et du *Centaure*.

Le 18, après avoir éprouvé trois jours de calme sous la Guadeloupe, il détacha dix vaisseaux sous les ordres de l'amiral Hood, dans la vue de profiter de ce que Saint-Christophe et Saint-Eustache n'étoient protégés par aucun vaisseau. Le lendemain au matin, l'amiral Hood découvrant cinq voiles dans le passage de la Moua, entre Saint-Domingue et Porto-Ricco, fit signal de chasse générale : c'étoient les vaisseaux le *Caton* et le *Jason*, la frégate l'*Aimable*, com-

(1) On se souvient que M. de Bougainville, qui le commandoit ainsi que l'avant-garde, avoit rendu sa manœuvre indépendante.

mandée par M. de Suzannet, la corvette la *Cérès*, commandée par M. de Paroi, et un aviso-corvette qui prit chasse aussitôt, et se sauva. Les quatre autres bâtiments soutinrent un combat contre les vaisseaux le *Vaillant* et le *Magnificent* de soixante-quatorze ; mais bientôt le reste de l'escadre angloise étant parvenu à portée de canon, ils se rendirent.

L'amiral Rodney, après quelques jours de station devant le cap Tiberon, dans le sud-ouest de Saint-Domingue, entra à la Jamaïque pour expédier ses convois et ses prises pour l'Europe ; mais pas une de ces dernières n'y arriva. La *Ville de Paris* et le *Glorieux* étoient si endommagés dans le corps, qu'à l'approche des Açores ils ne résistèrent pas à une saute de vent (1). L'*Hector*, rencontré sur le banc de Terre-Neuve par les frégates l'*Aigle*, commandée par M. de la Touche, et la *Gloire*, par M. de Vallongue, fut achevé par ces frégates, et coula bas le lendemain. Un bâtiment marchand se trouva heu-

(1) Sorte de rafale qui submerge quelquefois des vaisseaux en très-bon état. Quand dans ces parages la voile vient tout à coup sur le mât, ceux qui n'amènent pas bien vite leurs huniers risquent de sombrer à la reprise du vent qui se fait avec violence dans une autre direction quelques minutes après.

reusement à portée de sauver deux cent cinquante hommes de l'équipage. L'*Ardent* n'échappa à un naufrage que pour être condamné à Antigues. Enfin, des deux vaisseaux le *Caton* et le *Jason*, de soixante-quatre, le premier peut être considéré comme remplaçant du vaisseau le *Ramillies* qui coula bas à la mer (1); et l'autre, doublé en bois, avoit été envoyé aux Iles pour achever son temps dans de plus belles mers que celles de l'Europe.

Pour terminer ce qui concerne cette affaire, nous ferons connoître ce que les Anglois en ont dit.

« Si ce vaisseau (le *Zélé*) eût été abandonné, » les François s'en fussent tirés, comme à l'ordinaire, avec une canonnade, eussent échappé encore une fois aux suites d'un combat » général, eussent gagné Saint-Domingue, de-là » sans doute la Jamaïque, où il n'eût pas été » aussi facile de les empêcher de faire ce qu'ils » entendent mieux qu'un combat naval (2), c'est-

---

(1) Peut-être par la même saute de vent que la *Ville de Paris*.

(2) L'estimable auteur de ce rapport montre sans doute quelqu'impartialité, mais paroît cependant perdre de vue le combat d'Ouessant et les trois combats de M. de Guichen. D'après ces luttes également honorables

» a-dire d'emporter d'assaut les forts de l'île ;
» besogne à laquelle ils sont si bien exercés qu'on
» avoit tout à craindre d'eux, s'ils eussent réussi
» une fois à y débarquer leurs troupes. »

M. le marquis de Vaudreuil, à son arrivée au

---

des deux côtés, il n'est pas en droit d'inférer que sous un roi comme Louis XVI, qui sentoit toute l'importance de la marine françoise, ce corps ne puisse rivaliser de talent et d'activité avec la marine angloise, pourvu toutefois qu'on ne se trompe pas dans le choix des commandants de vaisseau et d'escadre, et qu'un cruel embarras dans les finances ne force pas à le négliger, ainsi que le matériel nécessaire. Peut-il d'ailleurs être certain qu'à la place des François, les Anglois se fussent tirés avec moins de perte d'une position où le défaut de doublage en cuivre ajoutoit à tous les autres désavantages ? Au reste, le point essentiel est ici la conformité entre le jugement de l'officier anglois et l'avis que M. de Vaugiraud donna le matin à l'amiral françois, qui auroit eu encore à se glorifier d'avoir échappé avec trente et un vaisseaux qui marchoient généralement mal, à une escadre de trente-six vaisseaux tous doublés en cuivre, partis le même jour qu'elle presque du même point, et qui, réunie aux Espagnols, eût infailliblement rempli le but de sa campagne en prenant la Jamaïque, comme le dit fort bien l'officier anglois. Quoi qu'il en soit, l'avantage de cette victoire, si grand au premier coup d'œil, ne le fut pas assez pour ralentir l'empressement du gouvernement anglois à terminer cette guerre.

Cap, trouva réunis vingt mille hommes de troupes espagnoles et françoises, et onze vaisseaux espagnols; mais, ne pouvant plus entreprendre de s'emparer de la Jamaïque, il est sur-le-champ d'accord avec M. de Bouillé pour aller tenter très-à l'improviste un débarquement en Angleterre, près de Porstmouth, qui eût plutôt réussi qu'en 1779, lorsqu'on l'avoit tenté avec l'appareil de toutes les forces combinées d'Espagne et de France : mais les généraux espagnols n'osèrent encourir une telle responsabilité. Il n'y eut plus d'autre parti à prendre que de tenir sans cesse les Anglois en échec, en cantonnant les troupes dans l'île de Saint-Domingue.

Cependant, après le départ des convois pour l'Europe, M. de Vaudreuil et don Solano quittèrent Saint-Domingue, et firent de concert route pour la Havane, où ils apprirent la prise de l'île de Bahama et la destruction, en mars, à l'île de Roaton, d'un repaire de corsaires qui désoloient le commerce de la Havane et des provinces de Honduras et de Guatimala.

L'amiral Rodney, quoiqu'abondamment pourvu par l'Angleterre de tout ce qui étoit nécessaire à la réparation et à l'armement de ses vaisseaux, et que la saison de l'hivernage lui en donnât tout le temps, ne reprit cependant la mer qu'après

M. de Vaudreuil, qui, le 31 mai, expédia le vaisseau le *Sceptre*, commandé par M. de la Pérouse, et sous ses ordres les frégates l'*Astrée* commandée par M. de l'Angle, et l'*Engageante* par M. de la Jaille, avec trois cents hommes de débarquement, à la baie d'Hudson, pour ruiner les forts qui protégeoient l'important commerce des pelleteries des Anglois.

Depuis le 17 juillet, jour de l'arrivée de cette division à l'entrée du détroit, jusqu'au commencement d'août, des glaces, que des marées trop foibles n'ébranloient pas, lui en fermèrent le passage. On ne pénétra alors un peu plus avant que pour être rebuté par les glaces du dedans de la baie; et d'ailleurs M. de la Pérouse étoit sans cartes marines, ce qui embarrassoit fort. Enfin, le 8 août, au moment où il se décidoit à ne garder qu'une frégate, il put s'avancer jusque devant les forts d'Yorck et du prince de Galles, sur la rivière de Churchill, dans le sud de la baie, qui furent aussitôt détruits; puis, par la brume, à travers des roches et des bancs de sable inconnus, ayant fait un assez court trajet, il fait raser les forts Nelson et de Hayes, sur les rivières des mêmes noms. Tous les établisements alloient être absolument détruits, lorsque, sur la peinture que ses prisonniers lui font de la

férocité des Sauvages à laquelle leurs compatriotes revenant de l'intérieur alloient être exposés, M. de la Pérouse fait épargner un magasin, où il fait déposer des vivres, des fusils et des munitions : et il sera un jour, dans un autre hémisphère, victime de la fureur des Sauvages, celui qui a si grand soin d'en préserver ses ennemis !

On a évalué à trente-six millions la perte que la ruine de ces établissements occasionna aux Anglois.

Ayant mis à la voile le 17 septembre, retardé ensuite par beaucoup d'obstacles, craignant alors avec raison de manquer de vivres, M. de la Pérouse, en diminuant les rations, fut le premier à s'imposer toutes les privations possibles, et communiqua à ses équipages cette patience héroïque qui, avec sa fermeté et sa capacité, le rendoit digne, ainsi que son illustre compagnon, M. de l'Angle, d'être choisi par un prince pénétré de l'importance de la marine et de la géographie, pour conduire un voyage de long cours en découvertes.

Les détails de cette expédition intéressèrent si vivement Louis XVI, qu'il conçut aussitôt le projet de donner à M. de la Pérouse la mission d'achever la découverte des terres Australes; et,

pour cette fin, lui donna en 1785 le commandement de la gabarre la *Boussole*, et, sous ses ordres, à M. de l'Angle celui de l'*Astrolabe*.

M. de Vaudreuil partit le 5 juillet du Cap François pour la Nouvelle-Angleterre avec quatorze vaisseaux.

Le 28 juillet, près des côtes de ce pays, M. de Montguyot, commandant la frégate l'*Amazone*, livre combat à la frégate la *Sainte-Léocadie*, capitaine Salter. M. de Montguyot est tué; son second l'est bientôt après; le troisième, M. Bou: gault de Malfignan, ayant ses mâts tombés, ses batteries démontées et faisant beaucoup d'eau, se rendit.

Le lendemain, le vaisseau le *Magnifique*, de l'escadre de M. de Vaudreuil, chasse la *Léocadie*, et reprend l'*Amazone*, qu'il remorque jusqu'à Boston.

Cependant l'apparition de M. de Vaudreuil à Boston, le 10 août, jette l'alarme dans les postes anglois: deux convois, chargés de troupes et de munitions pour New-Yorck, se réfugient à Hallifax, et les vaisseaux vont s'embosser à Sandy-Hook, et restent ainsi jusqu'au 4 septembre, que l'arrivée de l'amiral Pigot, successeur de l'amiral Rodney, les rassure.

Le 5 septembre, dans la nuit, MM. le comte

de la Touche et de Vallongue, commandant les frégates l'*Astrée* et la *Gloire*, ont connoissance d'un vaisseau, et s'en étant approchés, reconnoissent qu'il est à deux batteries. M. de la Touche passe au vent du vaisseau, et fait signal à la *Gloire*, qui étoit au-dessous, de le suivre. M. de Vallongue passe à la portée de la voix, et termine un pourparler court par envoyer sa bordée. M. de la Touche revire aussitôt pour soutenir la *Gloire*. Ce vaisseau étoit l'*Hector*, pris sur les François, qui répondant foiblement, se seroit vraisemblablement rendu, si après une heure et demie de combat, un autre gros vaisseau par son approche n'eût fait prendre chasse aux frégates.

A bord de l'*Astrée* étoient embarqués, comme passagers, MM. le comte de Viomesnil, le duc de Lauzun de Laval, de Champrault, Mac-Mahon Seldon, Suédois, le comte de Chabannes, de Talleyrand, de Langeron et Brantann. Sur la *Gloire*, MM. de Ségur, de Broglie, Nelleschen, Suédois; MM. de Lameth, de Loménie, de Vaudreuil, de Montesquieu, Pollersky, Polonois. A l'entrée de la Delaware, les frégates chassées par une division de cinq vaisseaux, se trompent de chenal; la *Gloire* franchit un banc de sable sur lequel l'*Astrée* échoue. M. de la Touche, sous

le feu de l'ennemi, débarque ses passagers et le plus d'effets qu'il peut, et se rend au commodore Elphinston, qui le laisse aller sur parole, ainsi que M. Duquesne, enseigne de vaisseau.

On réarma l'*Amazone*, et le commandement en fut donné à M. de Gaston.

Le *Magnifique*, passant de la grande rade à la petite pour entrer en réparation, fut affalé par refus de vent sur un rocher d'où l'on ne put jamais le retirer; mais tout ce qu'il contenoit fut sauvé.

Le congrès saisit cette occasion pour témoigner au roi de France et sa reconnoissance de tous les secours qu'il en avoit reçus, et sa sensibilité aux pertes que la marine françoise avoit éprouvées, en remplaçant le *Magnifique* par l'*Onéida* de même force. Ce vaisseau étoit encore sur les chantiers, lorsque M. de Macarthy de Macteigue vint avec ses officiers, son équipage et tout ce qu'on avoit pu sauver du *Magnifique*, pour en prendre le commandement et en compléter l'armement; mais il ne put prendre la mer qu'au mois d'août 1783, en pleine paix, et se rendre seul à Brest.

Fidèle à ses alliés, le congrès se refusa à toute proposition de paix séparée, et défendit même, par une délibération du 14 mai, au général

Washington d'accorder des passeports aux porteurs de dépêches de la cour de Londres pour le congrès. Il n'écouta pas plus favorablement les propositions du général Tarleton et celles du contre-amiral Digby, qui annonçoient que lord Granville étoit à Paris, et que le gouvernement anglois étoit dans l'intention de reconnoître l'indépendance des Treize Provinces-Unies. Le congrès, sans répondre, rendit publiques ces propositions le 14 août, et enfin le 4 septembre déclara de nouveau ne vouloir admettre aucune proposition de paix sans le concours de la France.

Les Anglois, trop foibles et trop resserrés par les généraux américains Green et Vaine, évacuèrent Charles-Town le 11 juillet, et Savanah le 14 décembre, et n'osèrent plus s'écarter de New-Yorck où le général Washington projetoit de les attaquer.

Aussitôt que M. de Vaudreuil, qui faisoit préparer ses vaisseaux, jugea qu'il avoit des forces assez imposantes pour tenir la mer, il partit pour Porto-Cabello où il devoit faire sa jonction avec les Espagnols, et laissa encore quelques vaisseaux à Porstmouth, situé dans la baie de Chesapeak près du cap sud de l'entrée, et dans d'autres ports, qui depuis le joignirent au rendez-vous

général. Il éprouva dans sa traversée, et surtout aux atterrages de Porto-Cabello, des vents contraires et des courants qui retardèrent beaucoup son arrivée : il y fit un assez long séjour, et ne le quitta, pour retourner en France, qu'à la nouvelle de la paix, apportée par l'*Andromaque*.

Nous avons laissé en arrière quelques affaires particulières.

Le 17 octobre, M. le chevalier de Grimouard revenant de Saint-Domingue sur le *Scipion* de soixante-quatorze, après avoir protégé le débarquement d'un convoi, est rencontré à l'ouverture du canal de Porto-Ricco par le vaisseau à trois ponts le *London*, commandé par le commodore Kempt-Horne, et par le vaisseau le *Torbay* de soixante-quatorze, qui le joignent à huit heures du soir. Accoutumé à se mesurer avec des forces supérieures, M. le chevalier de Grimouard vient au vent tout-à-coup avec audace, donne sa bordée au *London* qui étoit le plus près, et dont l'étonnement suspend le feu. Déjà M. de Grimouard est vergue à vergue et fait succéder les bordées avec tant de rapidité qu'il oblige le *London* à s'éloigner. Mais le *Torbay*, que la crainte de tirer dans l'obscurité sur le *London* retenoit, commence à faire feu sur le *Scipion* qui, par des

manœuvres aussi savantes que hardies, sait se placer de manière à n'avoir presque jamais les deux vaisseaux à combattre à-la-fois. A minuit, M. de Grimouard trouve le moyen, forçant de voiles, de se mettre à portée de canon, et les Anglois, toujours en le conservant, cessent leur feu dans l'espérance de s'en emparer le lendemain. M. le chevalier de Grimouard s'approche de l'angle aux Anglois dans la baie de Panama dans l'intention d'y mouiller et de s'y embosser. Au jour, les Anglois le chassent de nouveau, mais le voyant trop engagé dans la baie pour s'approcher autant d'une côte ennemie, ils l'abandonnent.

Au moment où le *Scipion* alloit jouir du fruit de sa victoire, il toucha sur une roche inconnue à son pilote et se perdit. Ce malheur ne rendit pas l'action de M. le chevalier de Grimouard moins brillante.

Il y eut onze hommes tués, quarante-trois blessés, parmi lesquels six officiers; M. de Grimouard fut de ce nombre et M. de Conteville, enseigne de vaisseau.

1783. M. de Kergarion de Lomaria, commandant la frégate la *Sibylle* de conserve avec le brick le *Railleur*, commandé par M. Hubert, officier auxiliaire, étoit sorti le 27 décembre, escortant un convoi pour la Nouvelle-Angleterre, lorsque

le 2 janvier 1783, son convoi étant chassé par l'*Endymion* de cinquante et par la *Magicienne*, il lui fait signal de s'approcher de terre, et se fait chasser dans une autre direction. La *Magicienne* atteint d'abord le *Railleur*, et lui lâche sa bordée; mais elle se voit sur-le-champ assaillie par M. de Kergarion, qui presqu'aussitôt tombe dangereusement blessé. Cependant M. d'Escars, son second, pousse si bien le combat que la *Magicienne* est dématée de tous ses mâts, que le convoi se maintient en sûreté, et que pendant que l'*Endymion* est obligé de secourir la *Magicienne*, la frégate la *Sibylle* a aussi le temps de se sauver. Elle fut dématée à son tour par une tempête, ce qui lui occasionna plusieurs voies d'eau. Attaquée en cet état par le *Hussard*, frégate portant du 9, elle ne laisse pas de lui faire quitter prise; mais il revient à la charge avec le *Centurion* de cinquante qu'elle venoit de rencontrer, et la victoire est disputée encore longtemps; la *Sibylle* perd les matereaux qu'elle avoit gréés en place de ses mâts, et reçoit en même temps une bordée du *Hussard* qui lui fait faire une si grande quantité d'eau qu'elle est obligée de jeter douze canons à la mer; et enfin elle se rend, faute de munitions, au *Centurion*. Outré de cette préférence et d'une résistance si

opiniâtre contre des forces supérieures, le capitaine du *Hussard* s'en vengea sur M. de Kergarion par de mauvais traitemens, qui furent hautement désapprouvés par la marine angloise.

Le 10 février 1783, deux frégates, la *Nymphe*, commandée par M. le vicomte de Mortemar, et l'*Amphitrite* par M. de Saint-Ours, attaquèrent près de l'île Sombrero le vaisseau l'*Argo* de quarante-quatre, qui se rendit après s'être vaillamment défendu, et fut repris sept jours après par le vaisseau anglois l'*Invincible* de soixante-quatorze.

1782. Il faut ici revenir sur les événemens qui, en Europe et dans les Indes, concoururent à déterminer la paix.

En France, la nouvelle du combat du 12 avril, et celle de la prise du *Pégase* et de son convoi destiné pour l'Inde, loin de porter le roi et ses sujets au découragement, furent le signal des résolutions les plus généreuses.

Le roi ayant arrêté de faire construire douze vaisseaux de différentes grandeurs, aussitôt ses frères, *Monsieur* et monseigneur le comte d'Artois, en firent construire à leurs frais un de quatre-vingts. A leur exemple ; les états de Bourgogne, la ville de Paris, les six corps marchands, les négocians

de Marseille, de Bordeaux et la ville de Lyon, s'empressèrent d'offrir à sa majesté, chacun un vaisseau de cent dix canons. Des sommes d'argent lui furent aussi présentées par les receveurs généraux, les fermiers généraux, les régisseurs généraux, les administrateurs généraux, les fermiers de la caisse de Poissy, et autres compagnies de finances; des citoyens de tous les ordres souscrivoient pour des sommes considérables.

En Espagne, après la reddition de la citadelle de Saint-Philippe de Minorque, le 4 février, à M. le duc de Crillon qui y tenoit assiégé depuis le 19 août de l'année précédente, le général Murray, la cour n'ayant rien de plus à cœur que la conquête de Gibraltar, donna, de concert avec la cour de Versailles, ordre à M. le duc de Crillon d'occuper le camp de Saint-Roch avec ses troupes tant françaises qu'espagnoles.

L'attaque générale et décisive de cette place devoit se former au moyen de batteries formidables de terre et de mer; savoir, d'un côté par celles de la ligne du camp de Saint-Roch, commandé par M. de Crillon; de l'autre, par les célèbres batteries flottantes au nombre de dix, soutenues par des chaloupes canonnières et des bombardes, au nombre de soixante, commandées par don Moreno.

Ces batteries flottantes, de l'invention de M. Darçon, colonel du génie, étoient des espèces de prames, formées de coques de gros navires, avec un parapet ou bastingage de six pieds d'épaisseur, et un toit ou blindage à l'épreuve de la bombe, lesquels bastingages et blindages on avoit prétendu rendre incombustibles jusques dans le cœur, par autant de rigoles que de pièces de bois, que des pompes devoient entretenir toujours pleines, ce que l'inventeur appeloit distribuer l'eau à tous les points *tangibles*; ce qu'elles ne firent pas au moment de l'essai; à quoi, par impatience, on ne voulut pas prendre le temps de remédier, se flattant d'y pourvoir à force de bras pendant la chaleur du combat; impatience presque justifiée, si non par l'événement, du moins par l'avancement de la saison, par la nouvelle du départ de Porstmouth de l'expédition de ravitaillement, par l'arrivée de deux princes françois, monseigneur le comte d'Artois et M. le duc de Bourbon; ce qui porta l'ardeur de combattre à son comble, et fit même oublier d'inviter l'armée navale combinée, qui à l'instant mouilloit à Algésiras, à coopérer à l'attaque qui fut fixée à la nuit du 12 au 13.

Les bastions du nord de Montagu et d'Orange, armés de quatre-vingt-six pièces de canon seule-

ment, alloient être battus en ruine par trois cent quatre-vingt-dix-huit bouches à feu, dont cent quatre-vingt-six des batteries de terre, soixante sur les chaloupes, et cent cinquante-deux de 24 sur les prames, si du côté de terre les batteries n'eussent été situées trop haut, si leurs bombes mieux dirigées ne fussent tombées dans la mer, et si de l'autre côté, les bombardes mieux placées eussent pu envoyer leurs bombes dans la place, ce qu'une seule fit; si enfin on eût mouillé à l'ancre des corps-morts, (gros corps flottants) pour l'embossage des prames, dont trois seulement combattirent; mais en peu de temps on auroit peut-être remédié à ces inconvénients, sans l'affreux événement qui rendit impossible toute reprise de l'attaque de cette place, la seule qui soit réputée imprenable.

Le 13, à trois heures après midi, les trois batteries flottantes, qui tiroient depuis dix heures du matin, sont canonnées à boulets rouges; bientôt le feu prend à la *Tailla-Pedra*, et successivement à deux autres. Alors, la nuit venant augmenter le désordre, le découragement et la peur d'être brulés vifs deviennent si grands que les équipages même des prames intactes, n'écoutant plus rien, y mettent eux-mêmes le feu, et se jettent à la mer.

Témoin de ce désastre, don Cordova envoie aussitôt les embarcations de l'armée, pour en sauver tout ce qu'on pourra ; tandis que les Anglois, que dans ce moment-là l'humanité animoit visiblement bien plus que l'empressement de faire des prisonniers, en recueillent une partie. Douze cents hommes, tant tués et noyés que blessés et fait prisonniers, furent le prix d'une attaque si inconsidérément faite.

Cependant don Louis de Cordova, prévenu de la prochaine arrivée des Anglois, fait désaffourcher le 4 octobre ; ce qui fit que les vaisseaux n'étant plus que sur une ancre, chassèrent, s'abordèrent la plupart dans la nuit du 11 au 12, par un coup de vent très-violent, et que plusieurs, obligés de mettre à la voile, furent affalés, les uns dans la Méditerranée, et un autre, le *Saint-Esprit*, vaisseau espagnol, sur la pointe d'Europe où il échoua, et fut pris par les Anglois.

Le lendemain à la pointe du jour, on signala l'escadre ennemie forte de trente quatre vaisseaux. Les vents ayant passé à l'ouest, calment ensuite, et les Anglois étant forcés par les courants à passer le détroit malgré eux, un seul de leurs vaisseaux et sept ou huit transports peuvent atteindre le mouillage de Gibraltar. Le 13, l'armée combinée, à la poursuite des Anglois, passe aussi le détroit;

mais deux jours de calme et de brume lui en dérobèrent la connoissance. Le 18, l'amiral Howe conduit le reste de son convoi sous Gibraltar. Le 19, l'armée combinée le revoit, le chasse en ordre de vitesse, dans lequel douze vaisseaux ne peuvent suivre et prendre part à un combat partiel qui, ne commençant le 20 qu'à cinq heures et demie du soir, dura au clair de la lune jusqu'à ce que les Anglois, manœuvrant toujours de manière à éviter une affaire générale, s'éloignent tellement que, le 21 au matin, ils étoient à quatre lieues sous le vent. La chasse ne recommença que le soir. Enfin le 22, don Cordova ne revoyant plus l'ennemi, fit voile pour Cadix, et l'amiral Howe, pour retourner à Porstmouth, s'étant échappé, comme à l'ordinaire, par le bénéfice du doublage en cuivre.

La cour de Madrid, désabusée de toute tentative sur Gibraltar (1), ne veut plus que coopérer de toute sa puissance à la conquête des îles an-

---

(1) L'erreur de la cour de Madrid sur l'emploi le plus avantageux de ses ressources, que d'ailleurs elle s'empressoit de réparer, ne nous empêche pas de reconnoître, d'après les faits de cette guerre, qu'elle possède dans les talents et l'ardeur de ses officiers un des principaux éléments d'une marine redoutable.

gloises, ainsi que c'étoit depuis long-temps le projet de la cour de Versailles. En conséquence de cette unité de projet, M. d'Estaing devoit, prenant à Cadix le commandement de l'armée combinée, venir en Amérique joindre à Porto Cabello les divisions de don Solano et de M. de Vaudreuil, et avec les troupes de terre commandées par M. de Bouillé, se porter d'abord sur la Jamaïque.

En disposant ainsi de presque toutes ses forces navales pour accabler les Anglois à leur point sensible, Louis XVI avait compté qu'une escadre hollandoise de dix vaisseaux établiroit sa station devant le goulet de Brest; les états généraux offroient tout l'argent nécessaire; mais le stathouder s'y refusa absolument; néanmoins l'attitude imposante des alliés, la probabilité de leurs succès, ce qu'on savoit déja de l'Inde, tout cela commençoit à inquiéter le gouvernement anglois, dont la Hollande et les États Unis venoient tout récemment de rejeter toute proposition de paix séparée, et le détermina à s'adresser dans le mois de mai 1782 directement au cabinet de Versailles, toujours si bien disposé pour la paix. Enfin la retraite de Fox, et l'influence du comte de l'Hilburn, circonstances des plus favorables, engagèrent le gouvernement françois à envoyer à

Londres, en septembre 1782, M. de Ragneval secrétaire du conseil d'état.

Avant de tout dire sur la paix, il est à propos de faire un récit rapide des opérations de M. de Suffren dans l'Inde.

Arrivé le 21 juin 1781 au cap de Bonne Espérance avec deux excellents capitaines de moins, MM. de Tremigon et de Cardaillac, et ses vaisseaux désemparés par suite du combat de la Praya, comme nous l'avons vu plus haut, M. de Suffren en étoit reparti après y avoir laissé une garnison suffisante, et avoit rejoint à l'île de France M. le comte d'Orves, lorsque ce général, quoiqu'atteint d'une maladie mortelle, mit à la voile pour se rendre à la côte de Coromandel, s'étant fait porter à son bord pour mourir du moins à son poste. Après quelques jours de traversée il meurt, et M. le commandeur de Suffren succède au commandement général.

Ayant pris chemin faisant *l'Annibal* de cinquante canons, M. de Suffren *atterra* le 6 février à la côte de Coromandel, et se trouva le 8 devant Madras, malgré les vents contraires et les calmes. L'amiral Hugues Paliser qui venoit d'y mouiller au retour de sa conquête de Trinquemale, avec les six vaisseaux qu'il avoit déjà et trois de renfort, s'y embossa le 9 sous le feu de la place, 1782.

à la vue des François. M. de Suffren juge la position inattaquable, et passe outre pour voguer vers Pondichéri. Paliser, qui n'attend que cela, appareille à une heure après midi du même jour; aussitôt M. de Suffren fait filer son convoi, et manœuvre pour livrer combat; mais l'amiral Hugues Paliser, craignant pour Trinquemale, fait route vers le Sud, en passant à la faveur de la nuit entre les vaisseaux françois et la terre, et prenant quelques bâtiments du convoi. Le 17 mars M. Suffren l'atteint avec douze vaisseaux contre neuf, engage à trois heures et demie le combat, qui ne fut que partiel et finit à la nuit. Le lendemain, laissant Hugues aller à Trinquemale, M. de Suffren mouilla le 21 février à Porto-Novo, et débarqua ses blessés.

M. de Suffren, accueilli avec distinction par le commandant Chalembront, l'un des généraux d'Hyder Ali-kan, débarqua le 10 mars les troupes de terre commandées par le général Duchemin qui prit Gondelour le 6 avril.

Cependant M. de Suffren ayant remis à la voile le 27 mars, et protégé le débarquement de quelques bâtiments hollandois destinés pour Batavia, revient sur Ceylan, se croyant encore à temps d'intercepter un convoi venu d'Europe sous l'escorte du *Sultan* et du *Magnanime*, qui déjà

portoient à onze vaisseaux les forces angloises.

Le 8 avril il a connoissance de l'escadre angloise, reste trois jours en présence, et enfin parvient dans la nuit du 11 au 12 (celle qui amena les malheurs de M. de Grasse) à gagner le vent, ce qui le détermine précisément à attaquer (*k*). 1782.

A une heure après midi, l'action s'engagea entre les deux chefs de file, et devint bientôt générale; les deux amiraux se combattirent à la portée de la mousqueterie. Le *Montmouth* fut démâté de son grand mât. Le *Héros*, françois, entièrement dégrée tombant sous le vent auroit été doublé et coupé par la ligne angloise, *si l'Orient* et le *Brillant* ne fussent venus à son secours, en passant entre lui et le *Superbe* qui fut forcé d'arriver, et de passer sous le vent du *Montmouth*; ce vaisseau démâté resté entre les deux escadres alloit être coupé et pris, si l'amiral Hugues n'eût pas fait revirer son escadre : par ce mouvement ce vaisseau put être remorqué; cependant le combat s'étant prolongé jusqu'à la nuit, les deux escadres se trouvèrent si près de terre, et tellement désemparées l'une et l'autre, qu'elles ne purent virer de bord, et furent obligées de mouiller pêle-mêle dans la baie de Ba-

---

(*k*) Voir à la fin du volume.

tacolo. Dans la nuit les vaisseaux se rapprochèrent de leurs chefs respectifs. Le lendemain les deux escadres étoient mouillées hors de portée l'une de l'autre, et travaillèrent à se regréer. Le 19 les François mirent à la voile pour s'élever au vent, et retomber sur les Anglois; mais ils les trouvèrent trop bien embossés.

Parmi les hommes tués au combat du 12, on compta MM. de Bourdeilles lieutenant de vaisseau, Bielk et l'Armachiéna, officiers suédois; de Rochernon et Cuen, enseignes de vaisseau; Levasseur de Peligny, lieutenant de frégate; de Bavaux garde de la marine. Parmi les blessés furent MM. de Cillart et de Galles, capitaines de vaisseau; Goules et Partrascourt, officiers auxiliaires, et Daigemont garde de la marine.

M. de Suffren débarque ses blessés et ses malades à Batialo dans l'île de Ceylan, et y prend des vivres.

Il remet à la voile pour débarquer de l'artillerie à Gondelour; il y a une entrevue avec Hyder Ali kan. Il se pourvoit de câbles, et embarque des bœufs et autres vivres. Il y remplaça par des Européens et des Cipayes les matelots qui lui manquoient. Hyder Ali et les Hollandois s'empressoient de lui fournir tout ce qu'il demandoit. Il vouloit aller à Négapatnam : mais les Anglois

y mouillèrnt le 25 juin. M. de Suffren appareille de Gondelour le 3 juillet avec onze vaisseaux pour aller combattre l'escadre angloise.

Dès qu'il le voit, l'amiral Hugues met à la voile avec également onze vaisseaux, et le combat s'engage le 6; les deux escadres combattirent deux heures au même bord : un grain violent qui fit sauter les vents, sépara les deux escadres. Les Anglois allèrent mouiller à Négapatnam, et les François le soir à Karikal et le lendemain à Gondelour, conduisant le *Brillant* à la remorque. Dans ce combat les François eurent cent soixante et quatorze hommes tués et six cent deux blessés. Le *Brillant* seul eut quarante-sept tués et cent trente-sept blessés. Démâté de son grand mât, il eût été coupé si M. de Suffren ne se fût mis entre les Anglois et lui. Il fut remâté avec le grand mât de la *Pourvoyeuse*. M. de Suffren mit à la voile le 1er août. Il fut le 21 à Baticalo, dans l'est de Ceylan, pour s'emparer de Trinquemale, ayant reçu un convoi de l'Ile de France, expédié par M. de Bang et deux vaisseaux le *Saint-Michel* et l'*Illustre*. Il y débarque le 26 deux mille quatre cents hommes et de l'artillerie. La tranchée est ouverte le 27 à portée de mousqueterie. Le 30, le gouverneur anglois demande à capituler, et le 31 le pavillon françois est arboré. A peine

cette prise importante étoit effectuée, que le 2 septembre on signale l'escadre angloise qui, le 3, voyant flotter le pavillon françois, et l'escadre appareiller, s'éloigna. Elle fut jointe par l'escadre françoise, et le combat commença à deux heures et demie. Les Anglois avoient onze vaisseaux; M. de Suffren en avoit quinze, compris la frégate la *Consolante* mise en ligne. Le combat dura quatre heures; le *Héros* et l'*Illustre* perdirent beaucoup de monde, furent démâtés de leur grand mât, et l'on fut obligé de les remorquer. L'*Ajax* souffrit beaucoup: l'escadre françoise eut quatre-vingt-deux hommes tués et deux cent soixante-cinq blessés. Parmi les premiers, se trouvent MM. de Préau et de Voutron, lieutenants de vaisseau; St.-Legier et la Grandirène, enseignes; du Bousquet, lieutenant de frégate. Parmi les seconds, furent MM. le comte de Bruyères, capitaine de vaisseau; Cadignan, Beaupoil, Cinkarlo suédois, Amielh et Dulac lieutenants de frégate; Latour, Godis et Séguin, officiers d'infanterie.

Les François retournèrent à Trinquemale. *Lorient* se perdit en entrant. Les Anglois mouillèrent à Madras le 9. M. de Suffren ayant réparé et remâté le mieux possible ses vaisseaux, partit le 1er octobre pour Gondelour où il mouilla le 4. Le *Bizarre* s'y échoua, et s'y perdit en entrant.

On y débarqua l'artillerie envoyée de l'Ile de France par M. de Bussy.

La mauvaise saison de la côte de Coromandel approchant, M. de Suffren n'eut d'autre ressource que d'aller à Achem, côte de l'île de Sumatra, où il mouilla le 15 octobre. Il y reçut le 17 novembre des mâtures de Malaca par la frégate la *Pourvoyeuse*, et le 25 des vivres et des munitions.

M. de Suffren appareilla avec six vaisseaux et une frégate, et vint croiser sur les côtes du Bengale et de Coromandel, où il prit la frégate la *Coventry*. Il mouilla le 23 février 1783 à Trinquemale, où M. de Bussy arriva d'Achem le 10 mars avec trois vaisseaux, le *Fendant*, l'*Argonaute*, le *Hardy*, une frégate et un convoi chargé de munitions et de deux mille cinq cents hommes de troupes.

Ayant mis à la voile, M. de Suffren débarqua le 17 mars M. de Bussy et les troupes sur le continent. Le 10 avril il revint à Trinquemale, et le même jour il vit passer l'escadre angloise revenant à la côte de Coromandel avec vingt-quatre voiles compris le renfort de six vaisseaux venant d'Europe.

Cependant Hyder Ali kan étoit mort le 7 décembre de l'année précédente ; les Anglois s'étoient emparés de sa capitale le 22 février.

Tippoosaïb, fils et successeur d'Hyder Ali, la reprend le 3 mai. Les Anglois font une diversion en attaquant le 7 juin, avec quatorze mille hommes de troupes, dont cinq mille Européens, et le reste Cipayes, commandés par des officiers européens, M. de Bussy qui restoit seul au sud de la presqu'île, dans les environs de Gondelour. Après une bataille dans laquelle ils eurent quatre mille hommes tués ou blessés, M. de Bussy se renferma dans Gondelour. M. de Suffren lui envoya du secours le 28 mai, et partit avec son escadre le 11 juin. L'amiral Hugues, mouillé devant Porto-Novo, appareille à la vue des François le 16 juin, pour s'élever au vent, tandis que M. de Suffren prend sa place, pour conférer avec M. de Bussy, qui lui donne douze cents Européens et Cipayes pour renforcer ses équipages. M. de Suffren, compensant ainsi son infériorité en nombre de vaisseaux par l'augmentation de ses équipages, mit à la voile le 18 juin.

Après deux jours de manœuvre, le combat s'engagea le 20 juin à quatre heures et demie. L'amiral Hugues avoit dix-huit vaisseaux. M. de Suffren qui, conformément à l'ordre formel qu'il en avoit reçu, daté du 12 avril 1782, étoit sur une frégate, n'avoit à lui opposer que seize vaisseaux y compris la frégate la *Consolante*. Après une

vive canonnade au même bord, qui dura deux heures et demie, les François tinrent le vent et les Anglois arrivèrent. Les premiers vinrent mouiller à Pondichéri, et les Anglois d'abord devant Alamparvi, et ensuite le 25 à Madras.

Les François eurent dans ce dernier combat cent deux hommes tués et trois cent quatre-vingt-seize blessés. MM. Dupas de la Manceline, capitaine de vaisseau, Salvert lieutenant, Robineau, enseigne; Dieu, capitaine de brûlot; Lisselée et de Lesseigne, officiers auxiliaires, et Dumoulin officier d'infanterie, furent tués. MM. de Saint-Félix capitaine de vaisseau, Ravenel lieutenant, Pogniat et de Thau enseignes, Groignard capitaine de brûlot, Guardin officier auxiliaire, de Villiom, d'Egmont, de Lesques et Flanton officiers d'infanterie furent blessés. Le *Héros*, le *Vengeur*, le *Flamand*, l'*Argonaute* et le *Fendant*, furent les vaisseaux qui perdirent le plus de monde. M. de Suffren ne pouvant poursuivre son avantage par le défaut de marche de ses vaisseaux, dont la plupart n'étoient pas doublés en cuivre, retourna le 23 juin à Gondelour reprendre le poste dont il avoit chassé les Anglois malgré son infériorité. Il y rendit le 24 les troupes que M. de Bussy lui avoit prêtées, en y ajoutant douze cents hommes de son escadre. Les préparatifs du siége se continuèrent de part et d'autre.

M. de Suffren a paru à ceux qui sont dignes d'en juger, avoir conçu avec génie et exécuté hardiment et vivement ce qu'en chaque occurence les circonstances offroient de plus avantageux à faire; jugement qui lui assure la palme parmi tous les amiraux françois qui ont commandé dans cette guerre.

Il y avoit cinq mois que la paix étoit proclamée en Europe, lorsque la frégate angloise la *Médée*, sous pavillon parlementaire, en apporta la nouvelle de Madras à Gondelour.

Les négociations de cette paix n'avoient pris une marche positive que lorsqu'en novembre 1782, les commissaires anglois et américains signèrent à Versailles une convention en neuf articles, qui devoit servir de base au traité à conclure définitivement, dès que les arrangements entre la France et l'Angleterre seroient terminés.

Par le premier article, l'Angleterre reconnoissoit libres et indépendantes les treize provinces de Newhampshire, Massachusset, Rhode-Island, Connecticut, New-Yorck, New-Jersey, Pensilvanie, Delaware, Maryland, Virginie, Caroline du Nord, Caroline du Sud, Georgie.

Par le second, les Anglois accordoient aux

Américains le droit de pêche à Terre-Neuve, et se réservoient la libre navigation du Missisipi, depuis sa source jusqu'à son embouchure.

Enfin les préliminaires de la paix entre les puissances belligérantes fut signée le 20 janvier 1783. Cette paix fut honorable pour la France, à qui l'Angleterre rendit Saint-Pierre et Miquelon, Tabago, le Sénégal, Pondichéri.

Louis XVI, par un désintéressement trop rare, ne garda de toutes ses conquêtes aux Antilles que Tabago, tandis qu'aux Indes, les conquêtes de Gondelour et de Trinquemale balançoient du moins ce que les Anglois avoient pris au commencement de la guerre, et qu'ils remettoient en exécution du traité.

L'Espagne garda Minorque et les deux Florides.

La paix avec la Hollande ne fut signée que le 3 septembre, parce que les Hollandois ne pouvoient se résoudre à céder Négapatnam sur la côte de Coromandel; ce que pourtant il firent par le traité du 20 mai 1784.

Le gouvernement anglois, pour indemniser ceux de ses sujets qui avoient perdu leurs possessions en Amérique, par leur dévouement à sa cause, connus sous la dénomination de roya-

listes, donna des terres, dans ses autres colonies, à ceux d'entr'eux qui vouloient rester en Amérique, et dédommagea ceux qui voulurent se retirer en Angleterre.

FIN DU PREMIER VOLUME.

